CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas

PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

E

CONSELHO NACIONAL DE TRANSPORTE

(Projetos n.os 326-A e 327 de 1949)

Relator: DEPUTADO EDISON PASSOS

Departamento de Imprensa Nacional

Rio de Janeiro - Brasil - 1952

SUMÁRIO

1ª PARTE — *Planno Nacional de Viacão* (Projeto nº 326-A — 1949)

ERRATA

Págs.	*Linhas*	*Texto*	*Correção*
3	2	Planno	Plano
17	21	caretas	carretas
19	28	pontos rolantes	pontes rolantes
19	38	sob formas diversas, principalmente a térmica e a elétrica	(Suprimir)
20	4-bis	——	sob formas diversas, principalmente a térmica e a elétrica
42	33	sôbre as idéias e sugestões de caráter geral, tendo por base o plano de 1890	de nossos rios, pouco se afastam das dos autores de plano de 1890
82	7-bis	——	L-25 — Iguatama (Garças) — Piumhi — Passos — Ribeirão Prêto
85	26	BR 83 — Areal — Leopoldina — Muriaé	BR 83 — Areal — Pôrto Novo — Marinópolis
87	30-bis	——	4 — RELAÇÃO DESCRITIVA DOS CANAIS CONSTANTES DOS PLANOS FLUVIAIS
88	2.º Mapa	——	(Fazer no traçado, a correção aqui indicada na pág. 85 — 1 26)
257	35	que trata-se	que se trata

SUMÁRIO

PRIMEIRA PARTE

PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

(Projeto nº 326-A — 1949)

I — RELATÓRIO

1. PRELIMINARES
2. TRAMITAÇÃO DO PROJETO DE LEI Nº 326
3. TRAMITAÇÃO DO PROJETO DE LEI Nº 327

I — RELATÓRIO

1. *Preliminares* — O projeto nº 326-A — 1949 é um substitutivo ao de n.º 326, enviado à Câmara, acompanhado da Mensagem n.º 242 do Presidente da República, datada de 9 de junho de 1948.

Êsse projeto tem por finalidade a aprovação do «Plano Geral de Viação Nacional», elaborado pelo Poder Executivo. Por essa Mensagem foi também submetido ao Congresso o projeto de lei nº 327-1949, criando o «Conselho Nacional de Viação e Transporte».

Apesar da origem comum e da correlação dos assuntos, os projetos foram separados, seguindo cada um sua tramitação pelas diversas Comissões.

2. *Projeto de lei nº 326* — Êsse projeto obteve parecer da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, a 9 de maio de 1949, e da Comissão de Constituição e Justiça, a 23 de setembro do mesmo ano, havendo a Comissão de Transportes, em novo parecer, com a data de 3 de novembro de 1950, opinado sôbre as numerosas emendas oriundas do plenário e da própria Comissão.

Êste órgão técnico da Câmara, considerando os pareceres do relator, o engenheiro e ex-deputado Eunápio de Queirós, aceitou, com pequena alteração, o projeto de lei, na forma que lhe deu o Executivo, e bem assim os planos viários correspondentes, que, salvo ligeiros acréscimos, foram mantidos em sua apresentação de origem.

Eis a redação do projeto nº 326, como foi enviado ao Congresso:

> «Art. 1º Fica aprovado o Plano Geral de Viação Nacional, representado e descrito nos seguintes documentos que com êste baixam, rubricados pelo Ministro da Viação e Obras Públicas:
>
> *a*) quatro cartas da República com a indicação das vias de transporte incluídas no Plano Geral de Viação Nacional e nas quais se representam: na 1ª, o Plano Geral de Viação Terrestre; na 2ª, o Plano de Viação Ferroviária; na 3ª, o Plano de Viação Rodoviária e na 4ª, o Plano de Viação Fluvial.
>
> *b*) relações descritivas dessas vias de transporte.

> Art. 2º No orçamento de obras do Ministério de Viação e Obras Públicas, a construção das vias de transporte do Plano Geral de Viação Nacional terá caráter preferencial.
>
> Art. 3º Os Estados e Municípios só poderão construir ou conceder vias de transporte incluídas no Plano Geral de Viação Nacional, após prévia audiência e aprovação do Govêrno Federal.
>
> Art. 4º As vias de transporte incluídas no Plano Geral de Viação Nacional ficam, sejam quais forem os seus regimes de concessão e de propriedade, subordinadas às especificações e normas técnicas aprovadas pelo Govêrno Federal.
>
> Art. 5º O Plano Geral de Viação Nacional só poderá ser revisto de cinco em cinco anos.
>
> Art. 6º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.»

Daí, o substitutivo da Comissão e o projeto *326-A*, levado a plenário no final da legislatura passada e ora submetido a reexame, por decisão regimental.

A douta Comissão de Constituição e Justiça, no seu parecer, julgou constitucional a proposição. Opinou, porém, pela supressão do art. 2º, mantido no substitutivo da Comissão de Transportes. Eis o pronunciamento daquêle órgão especializado:

— «A emenda n.º 1, do nobre deputado Lopes Cançado, acrescenta ao art. 2º, assim redigido:

> «No orçamento de obras do Ministério da Viação e Obras Públicas, a construção das vias de transportes do Plano Geral de Viação Nacional, terá caráter preferencial» — o seguinte parágrafo:
>
> «O disposto neste artigo não se refere aos serviços e obras que disponham de verba constitucional específica, tais como a destinada ao aproveitamento da região do S. Francisco, e que serão executados segundo planos, especialmente traçados.»

«O próprio autor reconhece que a emenda tem caráter meramente expletivo, pois que «apenas afirma o princípio expressamente marcado na carta constitucional», e visa a «deixar bem claro e inequívoco o sentido constitucional dos serviços especiais destinados a atender condições de natureza estritamente regional.»

«O nosso parecer, porém, é pela supressão do art. 2º do projeto, emendado pela emenda nº 1.»

«E isto porque, pela transformação do projeto em lei, o Plano Nacional de Viação será um serviço público individualizado, que pelo princípio cons-

titucional deverá ter verbas rigorosamente especializadas no orçamento da despesa.»

«É claro que as verbas que lhe forem destinadas não poderão estar englobadas com outras do orçamento de obras do Ministério da Viação». «São obras especiais que não se confundem com as demais e que nem podem figurar conjuntamente com outras.»

«E, assim, o emprêgo das verbas do Plano Nacional de Viação e outras obras ou serviços, seria um estôrno de verba, o que é proibido pela Constituição e definido como crime pelo Código Penal.»

«O art. 2º do projeto, pois, não tem sentido, e, para que seja suprimido, apresentaremos, afinal, a devida emenda supressiva.»

Aí estão em síntese os pronunciamentos, na legislatura passada, das duas Comissões, de Transportes e de Justiça, sôbre os projetos ns. 326 e 326-A.

Deixando de lado o mérito da questão, para o considerar posteriormente, passo agora, a me referir ao andamento do outro projeto, encaminhado pela Mensagem nº 242.

3. *Projeto nº 327* — Êsse projeto de lei, criando o Conselho Nacional de Viação e Transporte, está assim redigido pelo Executivo:

Art. 1º Fica criado no Ministério de Viação e Obras Públicas o Conselho Nacional de Viação e Transporte com o fim de:

— Promover a fiel execução do Plano Nacional de Viação, propor qualquer modificação visando ao seu aperfeiçoamento, manter informações atualizadas, referentes à situação dos trabalhos, e empenhar-se junto aos Governos dos Estados e Territórios no sentido de dar aos respectivos planos de viação o caráter de desdobramento e complemento do referido Plano;

— Estudar as medidas necessárias à perfeita articulação e coordenação dos diversos sistemas de viação, quer quanto ao seu traçado, quer quanto à sua exploração, por forma a desenvolver e aperfeiçoar o sistema nacional de transportes marítimo, fluvial, terrestre e aéreo, no sentido de aumentar-lhe a eficiência e ajustá-lo às necessidades do país;

— Propor medidas que propiciem ao transporte, de par com sua segurança e adequação, sólidas bases econômicas, tendo sempre em vista preservar as vantagens inerentes a cada sistema;

— Estimular as emprêsas de viação no fomento econômico, inclusive pela criação de núcleos coloniais nas regiões por elas servidas.

Art. 2º Compete ao Conselho Nacional de Viação e Transporte:

a) opinar sôbre planos nacionais relativos a cada um dos meios de transporte;

b) recomendar a ordem de urgência na execução de obras e melhoramentos dos planos e programas aprovados e bem assim das aquisições programadas;

c) opinar sôbre os programas anuais de construção e aparelhamento de estradas de ferro ou de estradas de rodagem federais;

d) opinar sôbre os programas anuais de construção, melhoramento e aparelhamento das vias fluviais e lacustres;

e) opinar sôbre a construção, melhoramento e reaparelhamento de portos marítimos, fluviais e lacustres;

f) sugerir a construção, ampliação e melhoramento de aeroportos, aeródromos e campos de pouso de finalidades comerciais;

g) recomendar a criação, supressão, transformação, ampliação e melhoramento dos diversos sistemas de transporte, com o objetivo de aumentar o rendimento econômico da viação nacional;

h) zelar pelo fiel cumprimento das disposições do Plano Geral de Viação Nacional, recomendar as medidas necessárias à consecução dêsse objetivo e apreciar os relatórios dos órgãos e repartições incumbidas da execução dos serviços atinentes ao mesmo Plano;

i) propor ao Govêrno modificações nos planos nacionais de estradas de ferro e de estradas de rodagem ou apresentar sugestões, tendo em vista a expressão e eficiência dos meios de transporte terrestre;

j) sugerir medidas para o desenvolvimento da navegação marítima, fluvial e lacustre;

l) opinar sôbre programas, projetos e orçamentos de obras novas, aquisições e melhoramentos de interêsse geral, quando submetidos à aprovação do Ministério de Viação e Obras Públicas e digam respeito ao Plano Geral de Viação Nacional;

m) opinar sôbre a oficialização de especificações e normas técnicas de material e sôbre projetos relativos a transportes;

n) estudar os meios de pagamento ou de financiamento das obras e equipamentos dos diversos meios de transporte, no interêsse da execução do Plano de Viação Nacional;

o) manifestar-se sôbre assuntos pertinentes a Viação e Transporte em geral, desde que solicitado pelo Ministro da Viação e Obras Públicas.

Art. 3º O Conselho submeterá suas resoluções sob a forma de indicações ou pareceres ao Ministro de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas.

Art. 4º São membros do Conselho, nomeados por decreto do Presidente da República:

Em caráter permanente:

O Represntante do Estado Maior Geral;

O Diretor Geral do Departamento de Estradas de Ferro;

O Presidente do Conselho Rodoviário Nacional, como representante do próprio Conselho;

O Diretor Geral do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais;

O Diretor Geral do Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas;

O Diretor da Estrada de Ferro Central do Brasil, como representante das autarquias ferroviárias;

O Representante do Ministério da Marinha, na parte que lhe compete, quanto à fiscalização e à orientação técnica da Marinha Mercante e, em geral, no que se relaciona com a segurança marítima, fluvial e lacustre;

O Representante do Ministério da Aeronáutica, na parte relativa à Aeronáutica Civil;

O Diretor da Engenharia do Exército;

O Presidente da Comissão de Marinha Mercante;

O Diretor da Seção de Segurança Nacional do Ministério de Viação e Obras Públicas;

Em caráter temporário, de livre escolha do Govêrno por um período de 2 anos:

O Representante do Ministério da Fazenda;

O Representante do Ministério da Agricultura;

O Representante do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio;

Três técnicos de notória competência em assuntos de viação e transporte.

Art. 5º O Ministro da Viação e Obras Públicas será o Presidente do Conselho Nacional de Viação e Transporte.

Art. 6º O Ministro de Viação e Obras Públicas poderá convocar, sempre que aconselhável ao estudo dos problemas propostos ao Conselho, outras pessoas de reconhecida idoneidade e comprovada competência profissional.

Art. 7º O Conselho reunir-se-á duas vêzes por mês, em sessão ordinária, sem prejuízo das sessões extraordinárias para que fôr convocado.

§ 1º Os membros temporários do Conselho que, sem causa justa, deixarem de comparecer a três sessões consecutivas, serão substituídos.

§ 2º Todos os membros do Conselho receberão trezentos cruzeiros (Cr$ 300,00) por sessão a que comparecerem, até o máximo de Cr$ 1.000,00 mensalmente.

Art. 8º O Diretor da Seção de Segurança Nacional do Ministério da Viação e Obras Públicas será o Secretário Geral Permanente do Conselho Nacinoal do Transporte, cuja Secretaria será constituída pela referida Seção, competindo-lhe coordenar e preparar os estudos a serem submetidos à apreciação do Conselho.

Art. 9º Dentro de 60 dias da data de sua instalação, o Conselho organizará seu regimento interno para aprovação do Ministro da Viação e Obras Públicas.

Art. 10. Revogam-se as disposições em contrário.

Essa proposição foi enviada, para exame, às seguintes Comissões:

a) *Transportes* — que a *aprovou sem restrição;*

b) *Justiça* — que opinou pela sua constitucionalidade;

c) *Serviços Públicos* — que se declarou favorável ao ponto de vista da Comissão de Transportes;

d) *Finanças* — que devolveu o respectivo processo à Comissão de Transportes, por estar nesta, sendo examinado, o Plano Nacional de Viação.

O projeto nº 327 é naturalmente *um complemento* do 326. Dependerá, por isso, o exame do projeto nº 327, do encaminhamento que se der ao 326.

Ambos serão, portanto, agora rexaminados.

II — EVOLUÇÃO DOS TRANSPORTES

1. CONSIDERAÇÕES GERAIS SÔBRE A EVOLUÇÃO DOS TRANSPORTES
2. OS MEIOS DE TRANSPORTE E AS VIAS DE COMUNICAÇÃO
3. EVOLUÇÃO DOS TRANSPORTES NO BRASIL DE 1.500 A 1890
4. EVOLUÇÃO DOS TRANSPORTES NO BRASIL, DEPOIS DE 1890

II — EVOLUÇÃO DOS TRANSPORTES

1 — Considerações gerais sôbre a evolução dos transportes

Inicialmente é de se afirmar o conceito mecânico de transporte.

Transportar alguma coisa significa movimentá-la, sob a ação de fôrças exteriores, de modo que ela se desloque ou passe de um ponto a outro, seguindo qualquer trajetória.

Os elementos ou dispositivos empregados para a aplicação das fôrças exteriores, e conseqüente deslocamento do corpo, são os *meios de transporte*, a trajetória ou caminho percorrido é a *via de transporte*.

Os meios de transporte usados pelo homem evoluiram acompanhando e fundamentando mesmo a sua própria civilização.

As necessidades essenciais de subsistência, as de troca, as de comunicação, enfim, as atinentes a tôdas as relações humanas, desde suas primitivas manifestações gregárias, até o complexo social contemporâneo — foram e são os motivos basilares dos cuidados e atenções do homem para com o transporte e de sua incessante evolução.

Naturalmente o meio de transporte mais primitivo foi o próprio homem.

Depois vieram os animais domesticados (cavalo, muar, camelo, rena, etc.).

Em segunda etapa de evolução, foram, por longo tempo, os veículos de tração animal, arrastados, como a zorra, o couro de boi, etc., e posteriormente os de *roda* ou carros, caretas, etc.

Isso, em terra, porque nas águas (rios, lagos e no mar), depois dos simples corpos flutuantes e canoas, jangadas, barcos a remo, etc., foram utilizadas embarcações de maior porte e a vela.

A evolução dos meios de transporte influiu na das *vias correspondentes*, principalmente nas terrestres.

Assim, os rudimentares caminhos ou trilhos por onde passavam o homem e os animais, foram sendo substituídos por estradas ou caminhos preparados, para que sôbre êles pudessem circular os carros de rodas.

Segundo Lewis Mumford (Technics and Civilization), a evolução geral dos transportes, que está ligada ao progresso da técnica, pode ser dividida em três grandes épocas:

1. *Eotécnica* — que vai desde os tempos prehistóricos até à descoberta da máquina a vapor, em fins do século dezoito.

2. *Paleotécnica* — que compreende o século dezenove, caracterizado pelo emprêgro da máquina a vapor, quer na indústria em geral, quer nos diversos meios de transporte.

3. *Neotécnica* — que é a contemporânea ou a do século vinte, caracterizando-se pelo descoberta do motor a combustão interna e a explosão e o surto conseqüente do automóvel e do avião.

Faço um pequeno reparo sôbre a denominação «eotécnica», dada por Mumford, para significar ausência de técnica, pois esta, no conceito moderno e preciso — que a liga a método de trabalho — sempre existiu, embora fôsse naqueles passados e longínquos tempos, menos complexa ou rudimentar, pelo empirismo dominante e a fraca sistematização da ação humana.

Na primeira época, abrangendo um período de tempo superior a 6.000 anos, o progresso foi extremamente lento e nela são de se assinalar, de modo favorável, as civilizações egípcia, assíria, grega e, com especial destaque, a romana, que deu grande desenvolvimento às estradas de rodagem e à navegação marítima e interior.

Após a queda do império romano, nos primeiros séculos da era cristã, vem a idade média, com o seu obscurantismo e a quase destruição do legado pelos povos mais antigos. Com a Renascença, quando ocorreram as grandes viagens marítimas e a descoberta da América, houve novo surto de progresso e o aperfeiçoamento dos meios de transporte, voltando ao seu antigo prestígio as estradas de rodagem, com a adoção das diligências e a melhoria das condições de traçado e da pavimentação; assim foi também aperfeiçoada e incrementada a navegação marítima e fluvial.

Vem a seguir a época «paleotécnica», ou da máquina a vapor, que revolucionou a indústria e deu à humanidade base nova de progresso técnico, econômico e social. É o século dezenove com seus avanços na física, na química, na mecânica, na eletrotécnica, na metalurgia, nas artes e na cultura em geral; é o século da eletricidade, do telégrafo, do carvão, do aço, da estrada de ferro e do transatlântico.

Nos transportes continentais houve predomínio ferroviário e uma tendência mesmo para sua exclusividade, em prejuízo dos outros, como os fluviais e rodoviários.

Realmente foi um notável progresso, quanto à velocidade, segurança, confôrto e eficiência do transporte, que se fêz sentir em todo o mundo e particularmente em nosso País. A estrada de ferro aproximou as regiões, desenvolveu o comércio, facilitou as comunicações, criou novas fontes de riqueza, incentivou as grandes concentrações urbanas, concorrendo, assim, como um dos fatôres principais, para a acentuada expansão econômico-social do século dezenove.

Conjugou-se com a ação terrestre da ferrovia, a grande e segura navegação marítima, que incentivou as trocas internacionais, aproximou os povos e concorreu, outrossim, para um novo estilo de civilização.

Vem por último a época da «neotécnica», que é a do século em curso, na qual o progresso tem sido ainda mais rápido. Vivemos a época do motor a explosão e a combustão interna e, portanto, do petróleo com suas numerosas aplicações, da mecanização generalizada do trabalho, das mais avançadas conquistas no domínio da energia, da radiocomunicação, do radar, da televisão, da desintegração atômica, do motor a jacto, etc. É o século da físico-química, da astro-física, da indústria altamente especializada e da técnica por excelência.

Nos transportes aparecem o automóvel e o avião, que modificaram profundamente o panorama existente. O automóvel, dotado de pneumático e aperfeiçoados dispositivos mecânicos, é o veículo automotor de fácil uso individual, que permite com segurança e velocidade o transporte rápido sôbre estradas de rodagem, de pessoas e mercadorias.

O automóvel rehabilitou, por assim dizer, as rodovias, que tomaram nova feição, adaptando-se, nos seus traçados e superfícies de rolamento, às novas exigências do veículo.

O avião, ou a aeronave mais pesada que o ar, é um veículo automotor, caracterizado pela grande velocidade e próprio para os transportes de passageiros e mercadorias de alto valor econômico. Em constantes aperfeiçoamentos que lhe dão cada vez maior velocidade e segurança, constitui o meio de transporte preferido para vencer as grandes distâncias. Chegou-se, por êle, a uma fase culminante da evolução dos transportes.

2 — Os meios de transporte e as vias de comunicação

No significado mecânico da expressão, os meios de transporte, hoje utilizados pelo homem, são em número extremamente grande. A êsse respeito é bastante uma ligeira referência aos transportadores mecânicos de que se servem as indústrias. Assim podem ser lembrados: cadeias transportadoras, escadas e pontos rolantes, guinchos, elevadores, cabos aéreos, planos inclinados, tubos pneumáticos, etc. Ainda no mesmo conceito mecânico podem ser incluídos entre os meios de transporte as canalizações de água e gás, os oleodutos, etc.

Isto é, desde que se realize o movimento, passando o corpo, qualquer que seja seu estado físico, de um ponto ou de um lugar para outro, faz-se o seu transporte.

Na prática, porém, há restrições; prefere-se, por exemplo, no caso das massas líquidas ou gasosas, em movimento contínuo nas canalizações, usar a palavra *«condução»*.
sob formas diversas, principalmente a térmica e a elétrica.

Não obstante, dado o sentido econômico dos oleodutos, são êles incluídos na categoria de meios de transporte.

Cabe aqui a observação de que não consideramos entre os meios de transporte os fios condutores de eletricidade, apesar de haver aí também um

fenômeno de transporte; prefere-se, aliás, geralmente, para o caso da energia, a palavra «*transmissão*».

Como vimos, influiu na evolução dos meios de transporte o progresso tecnológico, que permitiu transformar em trabalho mecânico a energia natural.

A invenção e os aperfeiçoamentos sucessivos de máquinas e motores, dotados de grande potências e altos rendimentos; os novos recursos materiais fornecidos pela indústria; os progressos da técnica em geral — tornaram efetiva essa evolução.

Se deixarmos agora o domínio puramente mecânico e entrarmos no campo mais amplo e complexo sócio-econômico o problema toma novos aspectos.

Aí — embora mantida a base mecânica — o transporte se faz numa escala maior, entre zonas ou regiões da terra, para a circulação da riqueza e no interêsse das mais variadas atividades sociais.

E por isso o conceito do vocábulo transporte se amplia e toma o sentido definitivo em que se o emprega comumente.

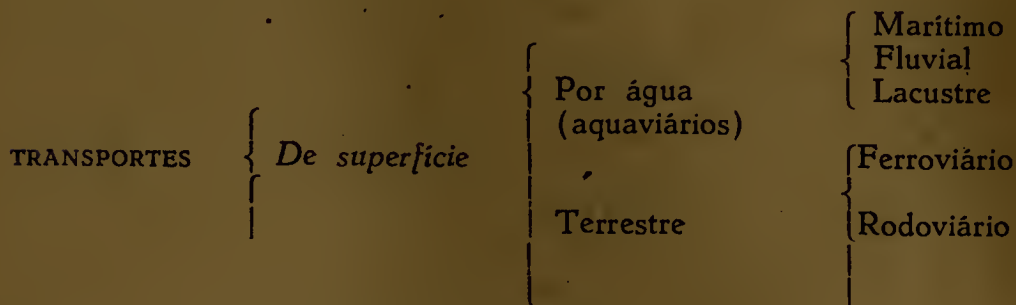
Conforme dissemos, a realização de um transporte qualquer exige a coexistência de dois fatos essenciais: o *meio de transporte* e a *via correspondente*.

A interdependência entre êsses dois elementos básicos do transporte é de tal ordem que usualmente na prática se confunde um com o outro.

Cada meio de transporte (veículo, em geral) supõe e exige a via própria e esta, por sua vez, o meio correspondente.

Daí a caracterização dos *transportes*, empregando-se indistintamente as expressões que traduzem o *meio* ou a sua própria *via*.

Exemplos: transporte por automóvel, por estrada de rodagem ou rodoviário; transporte por avião, por via aérea ou aeroviário.

Assim, na atualidade, os transportes podem ser classificados como no esquema a seguir:

Trata-se, é claro, de uma qualificação de natureza prática e industrial, que por isso mesmo deixa a desejar quanto à sua precisão.

Completando essas considerações gerais sôbre os transportes, desejamos agora nos referir às *vias de comunicação* que, na linguagem corrente, muitas vêzes se confundem com as *vias de transporte*.

Isso, aliás, é explicável, porque outrora quase exclusivamente por estas últimas é que se faziam as comunicações e ainda hoje, apesar dos meios especiais para êsse fim, como sejam o telégrafo, o telefone, o rádio, etc., os homens se comunicam intensamente pelas vias de transporte, as quais, em conseqüência se denominam, outrossim, de vias de comunicação.

Como se vê, dentro do conceito restritivo e firmado de transporte, há distinção e há entrosamento de funções.

Sem mais considerações, diremos apenas que as vias e os meios de transporte são vias e meios de comunicação e que, no caso, a recíproca não é verdadeira.

3 — Evolução dos transportes no Brasil, de 1500 a 1890

No período colonial, que se prolongou por três séculos, a situação do Brasil, em matéria de transportes, era extremamente precária.

Refletindo, em parte, as deficiências universais da técnica e dos meios de transporte, servia-se o país de uma rudimentar navegação marítima, que lhe permitia certa comunicação entre os núcleos de povoação da estreita faixa litorânea ocupada e de alguns pontos dessa com o exterior; para a comunicação do «hinterland» com o litoral, dispunha, além do trilho ou vereda do gado ou da tropa, do simples caminho em terra por onde passava o carro de boi; e para completar êsse sistema utilizava-se, em condições ainda mais precárias, de alguns de seus rios navegáveis.

Naturalmente que fatôres adversos, de ordem geográfica e política, concorreram em grande parte para essa lenta expansão colonial.

São de se destacar, entre essas dificuldades, a situação de país continental banhado por um único oceano; a grande planície amazônica e as áreas pouco acidentadas do Nordeste e Centro-Oeste, acentuadamente hostis à ocupação por excesso ou escassez de água e abrangendo cêrca de 2/3 do território do país; a acidentação orográfica da área restante, para o sul, barrada nas proximidades do litoral marítimo por uma cadeia quase contínua de montanhas.

Além dêsses obstáculos, pràticamente intransponíveis pelos recursos técnicos de que dispunha o homem na fase colonial, havia óbices políticos referentes a limitações administrativas e proibições de intercâmbio comercial.

No século dezenove, com a abertura dos portos brasileiros, ao comércio exterior, em *1808*, e a proclamação da Independência — 1822, tomou o Brasil um ritmo novo de progresso, conseqüente aos novos fatos políticos e

ao aproveitamento das grandes conquistas mundiais da técnica e da indústria que assinalaram aquela época.

Iniciou-se a emancipação política e econômica do país. Todos os setores se expandiram: — a organização pública, o comércio, a indústria, a agricultura, a pecuária, etc.

Participaram, dessa melhoria geral, os transportes e comunicações.

É, porém, de se observar que os melhoramentos mais sensíveis dos transportes só se verificaram na segunda metade do século, com a navegação de barcos a vapor, a construção de algumas estradas carroçáveis e sobretudo, no último quartel, com o surto predominante das ferrovias.

No Brasil se nota uma anomalia na evolução dos transportes quando se o compara com os países da Europa e os Estados Unidos da América do Norte, pois êstes, em fase anterior à estrada de ferro, desenvolveram a navegação interior e construiram rêde extensa de estradas de rodagem, com leito empedrado.

Não houve no Brasil, pròpriamente, uma era de navegação fluvial ou de estradas de rodagem anterior ao aparecimento da ferrovia.

Por isso que, já na franca implantação dêsse novo meio de transporte, o ferroviário, o Império construiu as poucas estradas de rodagem, tècnicamente merecedoras dêsse título, que foram: União e Indústria, entre Petrópolis e Juiz de Fora, com *144 km,* inaugurada em 1861; Dona Francisca, entre a colônia de Dona Francisca (Joinville) e a vila do Rio Negro, com *146 km,* concluída em 1868; Graciosa, entre Antonina e Curitiba, com 130 km, terminada em 1868. Assim, na mesma época, interessou-se o Govêrno pelo estudo do Rio São Francisco e de alguns outros e construiu o canal de Macaé a Campos, tendo aberto, em 1866, por ato legal, à navegação estrangeira, os rios Amazonas e São Francisco.

Na abertura do Canal de Macaé a Campos é justo lembrar o nome do Engº Francisco Bicalho, que construiu a eclusa de Macaé. Nos estudos do Rio São Francisco, devem-se mencionar as valiosas contribuições de Emanuel Liais e seus colaboradores Ladislau de Sousa Melo Neto e Eduardo José de Morais; do técnico alemão Guilherme Fernando Halfeld; do engenheiro americano William Milnor Roberts e do grande engenheiro Teodoro Sampaio.

A propósito da navegação marítima e dos portos, o Império pouco nos legou: algumos docas alfandegárias, armazéns, trapiches, cais de saneamento, diques de reparação naval, etc. A navegação a vapor iniciou-se em 1851.

A lei 1.746, de 13 de outubro de 1869, estbeleceu o regime de concessões portuárias a emprezas particulares, aproveitadas satisfatòriamente apenas no caso do pôrto de Santos.

São dignos de nota os esforços do Govêrno Imperial nos estudos e obras do pôrto do Rio Grande, de que se incumbiram, entre outros, o Coronel

Ricardo José Gomes Jardim, os engenheiros Neate, Gabaglia e afinal, o grande engenheiro Honório Bicalho, sob cuja orientação se iniciaram as obras.

No setor ferroviário, cabe mencionar em traços rápidos o que se fêz no Império.

O Govêrno brasileiro, sob a esclarecida orientação do Regente Padre Diogo Antônio Feijó, promulgou a lei nº 101 de 31 de outubro de 1835, que foi a primeira sôbre a criação das linhas férreas. Essa lei veio a ser completada pela que, sob o nº 641, se promulgou em 26 de junho de 1852, estabelecendo a garantia de juros e o privilégio de zona.

Pelo regime estabelecido, teve início a construção das estradas de ferro: Mauá, cujo primeiro trecho se inaugurou em 30 de abril de 1854; Dom Pedro II (1858); Recife ao S. Francisco (1858); Bahia ao S. Francisco (1860); Santos a Judiaí (1864). A extensão total construída por êsse regime atingiu a 1.230 km.

Em 1873, nova lei veio ampliar os favores da garantia de juros e instituir a subvenção quilométrica; com isso houve maior incremento nas construções ferroviárias, elevando-se o total em tráfego, ao encerrar-se o período do Govêrno imperial, a 9.440 km.

Essa política ferroviária de garantia de juros e da subvenção quilométrica, embora tenha concorrido para estimular o desenvolvimento das estradas de ferro, acarretou certos inconvenientes, como sejam o alongamento dos trechos fáceis e o encurtamento dos mais pesados, com a adoção de rampas de 3% e raios mínimos às vêzes inferiores 100 m; contribuiu também para a preferência dada à bitola estreita.

4 — Evolução dos transportes no Brasil, depois de 1890

Com o advento da República, dilataram-se as iniciativas de construção portuária, sobretudo em conseqüência da lei nº 4.859, de 8 de junho de 1903, promulgada no Govêrno Rodrigues Alves, estabelecendo um novo regime para a execução das obras e a exploração dos portos; nêsse regime, foram atacadas as obras do Pôrto do Rio Grande, realizando-se, outrossim, a grande obra de aparelhamento de quase todos os portos do Brasil.

Pelo Decreto nº 9.078, de 3 de novembro de 1911, foi criada a Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais, mais tarde transformada em Departamento, que passou a centralizar tôdas as funções relativas ao estudo sistemático e melhoramento dos portos e das vias de transporte sôbre água do país.

A legislação portuária posteriormente consubstanciou-se em vários decretos, expedidos no ano de 1934; finalmente, pelo Decreto 20.501, de 24 de janeiro de 1946, quando Ministro da Viação o nosso eminente colega Maurício Joppert, fixaram-se melhor as atribuições do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, mediante a expedição de seu Regimento.

Vários atos foram ainda baixados, relativamente à navegação marítima e fluvial.

No tocante às ferrovias, o regime vindo do Império se dilatou até 1903, quando, por lei de 15 de dezembro dêsse ano, foram suprimidas a garantia de juros e a subvenção quilométrica, adotando-se o critério da construção, pelo Govêrno, de acôrdo com projetos e orçamentos aprovados e medição dos trabalhos efetivamente executados.

A extensão da rêde ferroviária elevou-se, no período republicano, até 1950, à ordem de 37.000 km.

Juntamos vários gráficos demonstrativos do desenvolvimento periódico do sistema ferroviário brasileiro.

A política ferroviária brasileira tem passado por várias fases: a primeira, de expansão um tanto desordenada, mediante concessões a particulares; a segunda, da encampação generalizada pelo Govêrno, e a terceira, que é a atual, caracterizada por uma situação mista de encampações e de autonomia administrativa.

A administração e construção das estradas de propriedade do Govêrno, não autônomas, e a fiscalização das estradas concedidas ou arrendadas estão a cargo do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, órgão criado em substituição à antiga Inspetoria Federal das Estradas.

É êsse Departamento coadjuvado nas suas atividades pela Contadoria Geral de Transportes e pelo Instituto Ferroviário de Pesquisas Técnicas e Econômicas.

A situação atual das estradas de ferro brasileiras, é, como se sabe, precária; na sua quase totalidade, passaram, a partir de 1945, em ritmo crescente, ao regime de exploração deficitária.

Numerosas investigações têm sido feitas, para que se possam precisar as causas e, em conseqüência, indicar as medidas necessárias ao seu reajustamento econômico.

Entre as causas são apontadas as seguintes: falta de sentido econômico dos traçados primitivos, desarticulação devida à pluralidade de bitolas e de alguns dispositivos do material rodante, excessivo custo de mão de obra pelos efeitos da inflação, a existência de tarifas obsoletas, a concorrência de outros meios de transporte, a carência de combustíveis, a ineficiência da extensão da rêde eletrificada, a falta de renovação do equipamento e do material de tração e de transprote, a pobreza de regiões marginais às estradas de ferro, etc.

O problema realmente apresenta uma certa complexidade, mas é passível de solução. E esta decorrerá de um planejamento, compreendendo recursos financeiros e ordem de prioridade das medidas a serem adotadas.

BOA VISTA
RIO BRANCO
AMAPÁ
MACAPÁ
BELEM
SÃO LUIZ
FORTALEZA
MANAUS
AMAZONAS
PARÁ
MARANHAO
TERESINA
CEARÁ
RIO GRANDE DO NORTE
NATAL
PARAÍBA
J. PESSOA
PIAUÍ
PERNAMBUCO
RECIFE
ALAGOAS
MACEIÓ
SERGIPE
ARACAJÚ
PÔRTO VELHO
ACRE
RIO BRANCO
GUAPORE
MATO GROSSO
BAHIA
SALVADOR
GOIÁZ
CUIABÁ
GOIÂNIA
MINAS GERAIS
B. HORIZONTE
ESP. SANTO
VITÓRIA
MARACAJÚ
PONTA PORÃ
SÃO PAULO
S. PAULO
RIO
NITERÓI
RIO DE JANEIRO
PERÍODO 1850 – 1870
IGUAÇU
PARANÁ
CURITIBA
SANTA CATARINA
FLORIANÓPOLIS
RIO GRANDE DO SUL
P. ALEGRE
DESENVOLVIMENTO PERIÓDICO
DO SISTEMA
FERROVIÁRIO BRASILEIRO
744,122 KM.

DESENVOLVIMENTO PERIÓDICO
DO SISTEMA
FERROVIÁRIO BRASILEIRO
PERÍODOS: 1850 - 1870
1871 - 1890
744.122 KM.
9.228,965 KM.
RIO BRANCO
AMAPÁ
MACAPÁ
AMAZONAS
PARÁ
MARANHÃO
CEARÁ
FORTALEZA
TERESINA
NATAL
RIO GRANDE DO NORTE
PARAÍBA
JOÃO PESSOA
PIAUÍ
PERNAMBUCO
MACEIÓ
SERGIPE
ARACAJU
ACRE
RIO BRANCO
GUAPORÉ
MATO GROSSO
BAHIA
GOIAZ
MINAS GERAIS
ESP. SANTO
VITÓRIA
SÃO PAULO
PONTA PORÃ
RIO DE JANEIRO
PARANÁ
CURITIBA
SANTA CATARINA
RIO GRANDE DO SUL

RIO BRANCO
AMAPÁ
AMAZONAS
PARÁ
MARANHÃO
CEARÁ
PIAUÍ
PERNAMBUCO
BAHIA
ACRE
GUAPORÉ
MATO GROSSO
GOIÁZ
MINAS GERAIS
PONTA PORÃ
SÃO PAULO
PARANÁ
SANTA CATARINA
RIO GRANDE DO SUL
MANAUS
PORTO VELHO
BELEM
FORTALEZA
NATAL
JOÃO PESSOA
RECIFE
MACEIÓ
SALVADOR
VITÓRIA
FLORIANÓPOLIS
GOIÂNIA
CUIABÁ
PERÍODOS:
1850 - 1870
1871 - 1890
1891 - 1910
244,122 KM
9228,965 KM
11.352,414 KM
DESENVOLVIMENTO PERIÓDICO
DO SISTEMA
FERROVIÁRIO BRASILEIRO

DESENVOLVIMENTO PERIÓDICO
DO SISTEMA
FERROVIÁRIO BRASILEIRO
PERIODOS 1850 – 1870
1871 – 1890
1891 – 1910
1911 – 1930
AMAZONAS
PARÁ
AMAPÁ
RIO BRANCO
MARANHÃO
PIAUÍ
CEARÁ
PARAÍBA
PERNAMBUCO
BAHIA
MATO GROSSO
GUAPORÉ
ACRE
GOIAZ
MINAS GERAIS
SÃO PAULO
PARANÁ
SANTA CATARINA
RIO GRANDE DO SUL
PONTA PORÃ
RIO DE JANEIRO
ESPÍRITO SANTO
SALVADOR
RECIFE
MACEIÓ
ARACAJU
FORTALEZA
TEREZINA
BELEM
MANAUS
PORTO VELHO
CUIABÁ
GOIÂNIA
VITÓRIA
CURITIBA
FLORIANOPOLIS
NITERÓI
SANTOS
JOÃO PESSOA
NATAL
SÃO LUIZ
BOA VISTA

RIO BRANCO
AMAPÁ
AMAZONAS
PARÁ
MARANHÃO
CEARÁ
PIAUÍ
ACRE
GUAPORÉ
MATO GROSSO
BAHIA
GOIÁZ
MINAS GERAIS
PONTA PORÃ
SÃO PAULO
RIO DE JANEIRO
PARANÁ
SANTA CATARINA
RIO GRANDE DO SUL
MANAUS
BELEM
FORTALEZA
NATAL
MACEIÓ
ARACAJÚ
SALVADOR
VITORIA
FLORIANÓPOLIS
PORTO VELHO
CUIABÁ
GOIÂNIA
PERÍODOS: 1850 – 1870
1871 – 1890
1891 – 1910
1911 – 1930
1931 – 1945
744,122 KM
2.518,724 KM
DESENVOLVIMENTO PERIÓDICO
DO SISTEMA
FERROVIÁRIO BRASILEIRO

É aliás o que está o Govêrno neste momento, procurando resolver com grande empenho, através a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, ora reunida no Rio de Janeiro, e a obtenção de recursos financeiros, segundo plano elaborado pelo Ministério da Fazenda e submetido ao Congresso Nacional.

No que se refere às estradas de rodagem pode-se dizer que o verdadeiro surto de desenvolvimento se iniciou no segundo quartel dêste século. Foram então realizadas numerosas construções rodoviárias, quer de iniciativa federal, quer nos Estados e Municípios.

Com a expedição do Decreto-lei nº 8.463, de 27 de dezembro de 1945 (Lei Joppert), concedendo autonomia administrativa e financeira ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e instituindo o Fundo Rodoviário, houve excepcional expansão das rodovias, tanto no plano federal como no estadual.

Completando o dispositivo citado e harmonizando-o com o art. 15, item III, § 2º da Constituição de 1946, foi promulgada a lei nº 302, de 13 de julho de 1948.

A extensão da rêde rodoviária nacional é hoje de cêrca de 12.000 km, que somados às rêdes estadual e municipal perfazem o total de 210.000 km de rodovias.

Essa política rodoviária foi bem iniciada e, mantidas as suas bases, poder-se-á dizer que as necessidades do País, nêsse setor serão convenientemente atendidas.

É de se afirmar que, a partir de 1930, outro meio de transporte, o aeroviário, começou a influir sensìvelmente na vida do País.

Pelo Decreto nº 19.902, de 31 de abril de 1931, foi criado o Departamento de Aeronáutica Civil, que passou a controlar as atividades da aviação comercial.

Em 8 de junho de 1938 instituiu-se o Código Brasileiro de Ar e em 1941 criou-se o Ministério da Aeronáutica, ao qual ficaram subordinados todos os serviços militares e civis, pertinentes à aviação nacional.

Para se avaliar o desenvolvimento rápido da aviação comercial no Brasil, nestes 20 anos, basta o exame do quadro a seguir:

Datas	1930	1940	1950
Percurso (km)	1.707.977	7.504.180	75.731.050
Passageiros	4.667	85.971	1.675.670
Carga (toneladas)	10	613	38.014

É de se considerar também o «Correio Aéreo Militar», que tem prestado inestimáveis serviços, na comunicação dos longínquos pontos do território nacional, com os centros de maior civilização.

Hoje, mais de 250 cidades do Brasil e 16 do exterior se encontram a menos de 2 dias do Rio e S. Paulo, por avião de matrícula brasileira.

Se considerarmos, outrossim, as ligações feitas pelos táxis-aéreos, convergindo para Belo Horizonte, Cuiabá, Corumbá, Campo Grande, Goiânia, Salvador e outros centros, o número das cidades servidas por avião eleva-se a mais de 400. A aviação civil brasileira, que é tida, pelo seu desenvolvimento, como a segunda do mundo, está em fase de franca expansão e carece, por isso, das maiores atenções do Poder Público.

III — PLANOS DE VIAÇÃO ANTERIORES A 1946

1. PLANO MORAIS
2. PLANO QUEIROZ
3. PLANO REBOUÇAS
4. PLANO BICALHO
5. PLANO BULHÕES
6. PLANO DE 1890
7. SUGESTÕES DIVERSAS
8. PLANOS RODOVIÁRIOS
    a. Plano Catramby
    b. Plano Luiz Schnoor
    c. Plano da Comissão de Estradas de Rodagem Federais
9. PLANO GERAL DE VIAÇÃO NACIONAL DE 1934
10. NOVOS PLANOS RODOVIÁRIOS
    a. Plano do D.N.E.R. de 1937
    b. Plano Rodoviário Nacional de 1944

III — PLANOS DE VIAÇÃO ANTERIORES A 1946

Ao inaugurar, no ano de 1858, o primeiro trecho da E.F. Dom Pedro II (hoje Central do Brasil), entre as Estações da Praça da Aclamação e de Queimados, com a extensão de 48,210 km, o grande engenheiro patrício — Cristiano Benedito Otoni, na presença do Imperador, focalizou pela primeira vez, de público e oficialmente, a «necessidade de um plano geral de viação para todo o Império e sua ligação com as artérias da República do Paraguai e da Guiana Francesa». São palavras suas, naquela solenidade: — «Subordinem-se todos os projetos ao plano geral, para que os esforços de cada um não possam isolar-se e todos tendam para um fim uniforme, para que as fôrças sociais não se fatiguem e para que o princípio civilizador circule sem interrupção por todo o corpo político, como o sangue por nossas artérias». A advertência de Otoni produzia resultados, e, embora lentamente, os planos de conjunto foram aparecendo.

1. PLANO MORAIS

Em *1869*, o Engenheiro militar Eduardo José de Morais esboçou um plano da rêde geral de vias navegáveis. O seu estudo, que foi publicado naquela data, sob o título «Navegação Interior do Brasil», compreende, de um modo geral, a descrição das principais bacias hidrográficas, focalizando, com destaque, as possibilidades de suas interligações, por meio de canais de partilha. É plano de comunicação interessante para a época em que foi elaborado. Muitas de suas observações se confirmaram por estudos posteriores, e o seu trabalho constitui ainda uma fonte valiosa de informes sôbre o grande problema da navegação de nossos rios.

2. PLANO QUEIROZ

Em *1874*, o ilustre engenheiro Ramos de Queiroz apresentou ao Instituto Politécnico Brasileiro um «Esbôço de plano de viação geral para o Império do Brasil», tendo-o submetido ao Parlamento, sem que dêste obtivesse aprovação. Tal plano, embora modesto, tem um certo realismo, e nêle se procuram articular, numa iniciativa louvável e própria daquela época, os sistemas

de viação fluvial e ferroviário, visando as comunicações do litoral com o «hinterland», e das capitais entre si.

Assim, considerou o rio S. Francisco como devendo ser aproveitado, no trecho de Pirapora a Juazeiro, e servir de elemento de ligação entre as futuras redes de comunicações ferroviárias do sul, centro e norte. Os principais troncos dêsse plano foram:

a) Leste-Oeste — que, partindo do pôrto de Caravelas, e na direção do paralelo, corta o rio S. Francisco, nas proximidades de Januária, passa pela velha capital de Goiás, atinge o rio Araguaia, na sua parte navegável, toca em Cuiabá e vai ter à localidade de Mato Grosso, situada à margem do rio Guaporé;

b) Salvador, Teresina, S. Luís — que atravessa o rio S. Francisco, em Juazeiro, e o Parnaíba, em Teresina;

c) Rio de Janeiro, Pirapora — que liga a Capital do País ao rio São Francisco;

d) Santos, S. Paulo, rio Paraná — que se dirige para Corumbá na margem do rio Paraguai;

e) Pôrto Alegre, Pôrto Mendes, Miranda, Corumbá — que constituía, em grande parte, uma linha de fronteira, articulada com o litoral e interligando trechos navegáveis dos rios Paraná e Paraguai.

Vêem-se, ainda, pelo esquema anexo, alguns troncos e ligações de interêsse econômico e político, completando o sistema ideado.

O plano de Ramos de Queiroz tem valor histórico e merece, como tal, ser considerado.

Foi uma primeira tentativa, na era do alvorecer ferroviário, para orientar em traços gerais e viação brasileira.

3. PLANO REBOUÇAS

No mesmo ano de 1874, o notável engenheiro André Rebouças imaginou e expôs um plano geral em que, numa visão larga mas teórica, indica um sistema de vias baseado principalmente na intercomunicação do Atlântico com o Pacífico. Para isso, considerou, segundo suas próprias palavras, o Brasil com a forma de um triângulo, com a base no rio Amazonas e os dois outros lados correspondendo ao litoral marítimo e à linha de fronteira do oeste. Assim, como se vê no esquema anexo, sugeriu dez grandes transversais, paralelas à base do triângulo e partindo dos seguintes portos do Atlântico: — 1) Cabedelo, 2) Penedo (fluvial, próximo do mar), 3) Salvador, 4) Santa Cruz, 5) Vitória, 6) Rio de Janeiro, 7) Santos, 8) Antonina, 9) Laguna, 10) Rio Grande. Completando o sistema, o autor do plano indicou mais seis vias tronco, chamadas por êle convergentes, sendo três no alto Amazonas

da vida intelectual e o impulso do progresso das capitais e todos os pontos do gigantesco corpo do Brasil».

PLANO
RAMOS DE QUEIROZ
1874
Traçado Sobre o Mapa Político Atual
1951
LEGENDA
FERROVIA
NAVEGAÇÃO FLUVIAL
INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATISTICA
CONSELHO NACIONAL DE GEOGRAFIA
Serviço de Geografia e Cartografia
BRASIL
ESCALA 1:15 000 000
Projeção cônica oblíqua conforme
AMAPÁ
MACAPÁ
RIO BRANCO
BELEM
S. LUIZ
MANAUS
AMAZONAS
PARÁ
MARANHÃO
TEREZINA
CEARÁ
FORTALEZA
RIO GRANDE DO NORTE
NATAL
PARAIBA
JOÃO PESSOA
RECIFE
PERNAMBUCO
PIAUÍ
MACEIO
ARACAJU
BAHIA
SALVADOR
ACRE
PORTO VELHO
GUAPORÉ
MATO GROSSO
GOIAS
CUIABÁ
ARTERIA CENTRAL
GOIANIA
MINAS GERAIS
BELO HORIZONTE
VITÓRIA
S. PAULO
NITEROI
RIO DE JANEIRO
SANTOS
PARANÁ
CURITIBA
SANTA CATARINA
FLORIANOPOLIS
RIO GRANDE DO SUL
PORTO ALEGRE
URUGUAIANA
CORUMBA
PIRAPORA

da vida intelectual e o impulso do progresso das capitais e todos os pontos do gigantesco corpo do Brasil».

PLANO
REBOUÇAS
1874
Traçado Sobre o Mapa Político Atual
1951
INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATISTICA
CONSELHO NACIONAL DE GEOGRAFIA
Serviço de Geografia e Cartografia
B R A S I L
ESCALA 1:15 000 000
AMAZONAS
PARÁ
MARANHÃO
CEARÁ
PIAUÍ
PERNAMBUCO
BAHIA
MATO GROSSO
GOIÁS
MINAS GERAIS
SÃO PAULO
PARANÁ
RIO GRANDE DO SUL
ACRE
GUAPORÉ
AMAPÁ
RIO BRANCO
P-1
P-2
P-3
P-4
P-5
P-6
P-7
P-8
P-9
P-10
C-1
C-2
C-3
C-4
C-5
C-6

e as outras correspondendo respectivamente ao conjunto de bacias hidrográficas, Paraná-Araguaia, S. Francisco-Tocantins, S. Francisco-Gurguéia.

Em que pese o extraordinário valor profissional do signatário dêsse trabalho, não se pode deixar de reconhecer que está eivado de teorismo e foge, como se vê, das contingências e realidades geo-econômicas do Brasil.

Rebouças foi o idealista apaixonado das estradas de ferro; o seu talento de escol e sua atividade invejável, postos a serviço de um patriotismo exaltado, tornaram-no o verdadeiro pioneiro, quase visionário, de um Brasil cortado e entrecortado de ferrovias, como se a fascinante conquista do século XIX, que subverteu a ordem no domínio dos transportes, fôsse única, exclusiva e definitiva.

Na política ferroviária do Império há traços marcantes da influência de Rebouças. É conhecido o expressivo «slogan» por êle criado: — «*Caminhos de ferro muitos e muito baratos para o Brasil*». O plano de Rebouças, participando do seu extremo idealismo, tornou-se irreal, mas vale como índice de uma época e como o testemunho dos elevados propósitos do seu autor.

4. PLANO BICALHO

Em *1881*, o conceituado engenheiro Honório Bicalho, exercendo o cargo de Chefe da Diretoria de Obras Públicas da Secretaria de Estado, organizou e apresentou ao Ministro uma exposição contendo o «projeto» da «rêde geral de comunicações», que deveria fundamentar uma lei a ser proposta pelo Govêrno Imperial ao Poder Legislativo.

Fundamentando o seu plano, disse Bicalho:

> «Para base dêsse sistema é necessário estabelecer o plano das grandes linhas principais de viação, que devem facilitar comunicações internas entre tôdas as províncias do Império e proporcionar entroncamento mais próximo às vias de comunicação de mais ou menos interêsse local, que levem a tôdas as partes o benefício de um meio de transporte aperfeiçoado.
>
> O primeiro meio que mais naturalmente se apresenta para vencer as grandes distâncias que quase isolam as diversas províncias do Império, é utilizar a navegabilidade natural e aperfeiçoada dos rios mencionados e dos seus afluentes, ligá-las por meio de estradas de ferro, convenientemente traçadas em posição das grandes linhas futuras, e formar, assim, as primeiras linhas gerais mistas de viação a vapor, que atuem como grandes artérias para levar o movimento da vida intelectual e o impulso do progresso das capitais e todos os pontos do gigantesco corpo do Brasil».

Com essas idéias de viação mista, ferro-fluvial a vapor, Honório Bicalho imaginou, segundo o gráfico anexo, as quatro lnhas tronco seguintes:

«I — *Grande Leste-Oeste*:

Tronco misto, partindo de Salvador, alcançando o rio S. Francisco, em Juazeiro, utilizando a navegação dêsse rio e de seus afluentes Grande e Prêto, vencendo a divisa de águas com o Tocantins por via férrea, até encontrar a navegação dêsse rio, no seu afluente — o Rio do Sono. Êsse tronco seria depois prolongado, cortando o vale do rio Araguaia, a cuja navegação se ligaria, alcançando, por fim, as terras altas dos rios Xingu, S. Manuel e Tapajós, ao norte de Mato Grosso.

Ao tronco em aprêço seria ligada a navegação do Parnaíba, no Estado do Piauí, naturalmente, por via férrea.

II — *Grnde Central-Norte*:

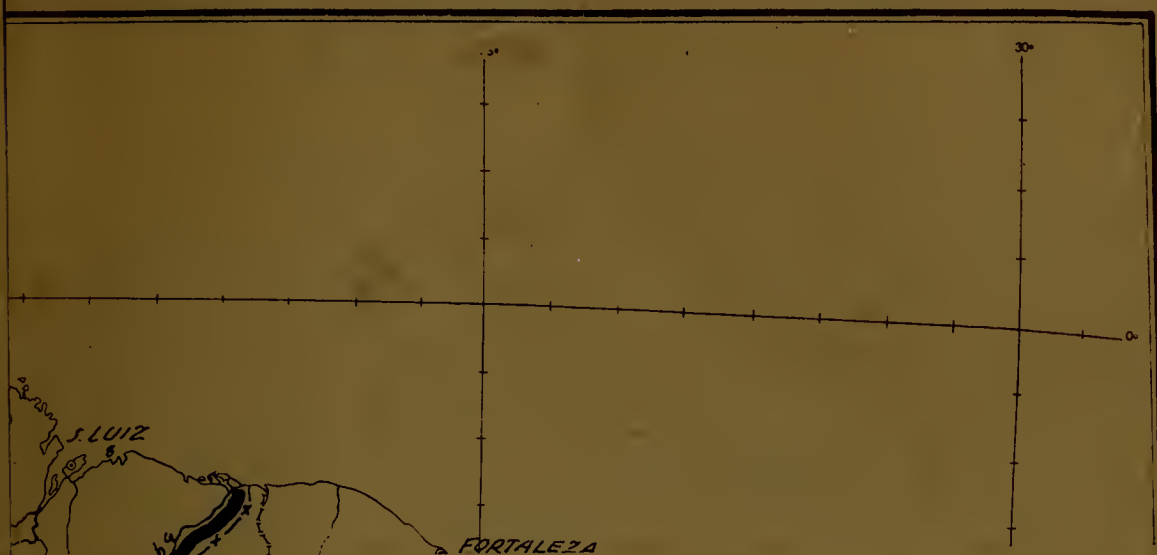
Tronco misto, partindo do Rio de Janeiro, pela E. F. Central do Brasil, e pelo rio S. Francisco, até encontrar o tronco I; por êste até o rio Tocantins, cuja navegação conduziria a Belém do Pará, sendo possìvelmente necessária a construção de um trecho de via terrestre, vencendo as cachoeiras que dificultam essa navegação, ou, melhor talvez, ligando diretamente, por essa forma, o alto Tocantins à Capital do Pará.

III — *Grande Central-Sul*:

Provisòriamente, seria um tronco misto, pondo em ligação o o Rio de Janeiro com o Rio Grande do Sul, por intermédio da viação férrea de S. Paulo, da navegação do alto Paraná e afluentes, e de uma via férrea que se construiria, ligando o extremo dessa navegação com a viação férrea do Rio Grande do Sul, cortando os Estados do Paraná e Santa Catarina.

Futuramente, o prolongamento da viação paulista substituiria, no tronco em aprêço, a navegação do Alto Paraná.

IV — *Grande Noroeste*:

Seria ainda um tronco misto, ramal do trinco III, que do Alto Paraná seguiria até Miranda, ligando-se à navegação do rio Paraguai e afluentes, bem como à do Guaporé-Mamoré, mediante a construção de um pequeno trecho de via terrestre, e, por fim, pela E. F. Madeira-Mamoré, à navegação da grande rêde fluvial do vale do Amazonas».

geo-político do Brasil, da sua extensa frente sobre o Atlântico. Por aquela época, a ecúmeno brasileira já se havia definido, em núcleos diversos, na faixa litorânea, com a natural expansão para o interior, exigindo as vias de transporte conectadas aos respectivos portos.

PLANO
BICALHO
1881
Traçado Sobre o Mapa Politico Atual
1951
LEGENDA
FERROVIA
NAVEGAÇÃO FLUVIAL
INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA
CONSELHO NACIONAL DE GEOGRAFIA
Serviço de Geografia e Cartografia
BRASIL
ESCALA 1:15 000 000
Projeção cônica oblíqua conforme
AMAZONAS
PARÁ
AMAPÁ
MARANHÃO
CEARÁ
PIAUÍ
ACRE
GUAPORÉ
MATO GROSSO
GOIÁS
BAHIA
MINAS GERAIS
SÃO PAULO
PARANÁ
SANTA CATARINA
RIO Gde DO SUL
PERNAMBUCO
PARAÍBA
RIO GRANDE DO NORTE
ALAGOAS
BOA VISTA
RIO BRANCO
MACAPÁ
BELÉM
S. LUIZ
MANAUS
FORTALEZA
TEREZINA
NATAL
JOÃO PESSOA
RECIFE
MACEIÓ
ARACAJU
SALVADOR
PORTO VELHO
CUIABÁ
GOIÂNIA
BELO HORIZONTE
VITÓRIA
NITERÓI
RIO DE JANEIRO
S. PAULO
CURITIBA
FLORIANÓPOLIS
PORTO ALEGRE
Impresso no LABORATÓRIO FOTOCARTOGRÁFICO do C.N.G.

O saudoso engenheiro Oscar Weinschenk, examinando com minúcias êsse trabalho, sôbre êle emitiu os justos conceitos:

«Apreciando o plano Bicalho, traçado na carta do Brasil, verifica-se que êsse grande engenheiro conseguia, com as vias de comunicação sugeridas, aproveitando no máximo as vias fluviais navegáveis e com a construção da menor extensão possível de novas vias terrestres, os seguintes resultados:

a) Ligar o Rio de Janeiro:

1) a Salvador;
2) à rêde fluvial do rio Parnaíba, no Estado do Piauí;
3) à rêde fluvial do rio Amazonas, em Belém do Pará;
4) à rêde fluvial do rio Paraguai, em Miranda;
5) à rêde fluvial do alto Paraná, por intermédio da viação de S. Paulo, em ponto não fixado, alcançando a fronteira sudoeste em Guaíra;
6) à rêde ferroviária do Rio Grande do Sul.

b) Dar acesso ao oceano:

1) à parte leste do planalto central, pelo pôrto de Salvador;
2) à parte norte do Estado de Mato-Grosso, pelo pôrto de Santos ou do Rio de Janeiro.

c) Dar continuidade ao tronco fronteiriço, constituído pelos rios Paraguai, Guaporé e Mamoré, ligando, por êle, as grandes redes fluviais do primeiro e do Amazonas».

Bicalho, mais do que Ramos de Queiroz, procurou uma solução mista, ferro-fluvial, pois a continuidade da comunicação em qualquer dos quatro grandes troncos», por êle indicados, é obtida mediante a sucessão de segmentos ferroviários e fluviais.

O plano de Bicalho representa uma verdadeira reação contra a mentalidade ferroviária que dominava em 1881. Foi mais realista, admitiu a idéia da coordenação dos transportes e a conveniência do aproveitamento da navegabilidade natural de vários de nossos principais rios.

Faltou, porém, ao Plano Bicalho, que só representa grandes linhas internas de comunicação, considerar a influência decisiva no desenvolvimento geo-político do Brasil, da sua extensa frente sôbre o Atlântico. Por aquela época, a ecúmeno brasileira já se havia definido, em núcleos diversos, na faixa litorânea, com a natural expansão para o interior, exigindo as vias de transporte conectadas aos respectivos portos.

Faltou, outrossim, a êsse plano prever a ligação, pelo interior, da Capital do país com as das antigas Províncias do Nordeste e com a do Espírito Santo.

5. PLANO BULHÕES

No ano de *1882*, o Primeiro Congresso Ferroviário Brasileiro, reunido no Rio de Janeiro, sob os auspícios do Clube de Engenharia, designou uma comissão constituída, pelos engenheiros A. de Oliveira Bulhões, Ferino José de Melo e Jorge Rademaker Grünewald, para elaborar um plano geral de viação, que se conhece hoje por «plano Bulhões». Êste, pouco difere do plano Bicalho, nos seus fundamentos; dá, porém, maior destaque nas comunicações terrestres, às ferrovias. O plano Bulhões, compõe-se também de quatro grandes troncos, a saber: 1) Leste-Oeste, 2) Norte-Sul, 3) Nordeste e 4) Central-Sul.

Pelo gráfico junto, é fácil ver-se que o rio S. Francisco está aproveitado como elemento de ligação entre as quatro vias tronco mencionadas, as quais são, em geral, mais curtas que as do plano Bicalho.

Ambos participam dos inconvenientes já apontados, no que se refere à influência marítima e à ligação das capitais pelo interior.

São êsses, em síntese, os mais antigos planos de viação do Brasil e que nos vieram do Império, sem aprovação oficial.

6. PLANO DE 1890

Logo após ser proclamada a República, já a 15 de janeiro de 1890, o Govêrno Provisório nomeou uma comissão para elaborar o «Plano de Viação Federal» e que nesse mesmo ano apresentou seu relatório.

Integraram essa Comissão os nomes ilustres do Marechal Jerônimo de Morais Jardim (presidente) e dos engenheiros: Álvaro Rodovalho Marcondes dos Reis (relator), José Gonçalves de Oliveira, Edmundo Varela e Júlio Horta Barbosa.

O relatório apresentado é um documento histórico de valor e do qual passo a transcrever alguns tópicos, que bem traduzem a orientação seguida na elaboração do plano e o pensamento político que o inspirou. São palavras textuais:

«A Comissão começa declarando que em seu espírito não influiram, de modo algum, considerações filiadas à importância dos recursos do Tesouro para a execução do plano geral de viação.

Organizar a rêde de viação de um país é questão claramente diversa da relativa à indicação das vias de comunicação cujo ônus possa o erário público comportar em um momento dado.

38°
30°
0°
8°
S. LUIZ
III
FORTALEZA
TEREZINA
CEARÁ
RIO GR.DE DO NORTE
NATAL
JOÃO PESSOA
PARAIBA
RECIFE
PIAUI
PERNAMBUCO
MACEIÓ
ALAGOAS
ARACAJÚ
SERGIPE
Parnaiba
Rio São Francisco
BAHIA
III
SALVADOR

PLANO
BULHÕES
(1882)
TRAÇADO SOBRE A CARTA
POLÍTICA ATUAL
1951
INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATISTICA
CONSELHO NACIONAL DE GEOGRAFIA
Serviço de Geografia e Cartografia
BRASIL
ESCALA 1:15 000 000
Projeção cônica oblíqua conforme
BOA VISTA
RIO BRANCO
AMAPÁ
MACAPÁ
BELÉM
S. LUIZ
MANAUS
AMAZONAS
PARÁ
MARANHÃO
FORTALEZA
TEREZINA
CEARÁ
RIO GRDE DO NORTE
NATAL
JOÃO PESSOA
PARAIBA
RECIFE
PERNAMBUCO
PIAUÍ
ALAGOAS
MACEIÓ
ARACAJÚ
SERGIPE
BAHIA
SALVADOR
ACRE
RIO BRANCO
PORTO VELHO
GUAPORÉ
MATO GROSSO
GOYÁS
CUIABÁ
GOIAS
GOIÂNIA
PIRAPORA
MINAS GERAIS
BELO HORIZONTE
VITÓRIA
SÃO PAULO
S. PAULO
NITEROI
RIO DE JANEIRO
PARANÁ
CURITIBA
SANTA CATARINA
FLORIANÓPOLIS
RIO GRANDE DO SUL
PORTO ALEGRE

base à extensão da rêde ferroviária que hoje possuimos. O relatório da

PLANO
DA
COMISSÃO
de
1890
TRAÇADO SOBRE A CARTA
POLÍTICA ATUAL
1951
INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATISTICA
CONSELHO NACIONAL DE GEOGRAFIA
Serviço de Geografia e Cartografia
BRASIL
ESCALA 1:15 000 000
Projeção cônica oblíqua conforme
BOA VISTA
RIO BRANCO
AMAPÁ
MACAPÁ
BELÉM
S. LUIZ
MANAUS
AMAZONAS
PARÁ
MARANHÃO
TEREZINA
FORTALEZA
CEARÁ
NATAL
JOÃO PESSOA
RECIFE
PIAUÍ
PERNAMBUCO
ALAGOAS
MACEIÓ
ARACAJU
SERGIPE
SALVADOR
BAHIA
ACRE
RIO BRANCO
PORTO VELHO
GUAPORÉ
MATO GROSSO
GOIÁS
CUIABÁ
CÁCERES
GOIÂNIA
CATALÃO
CORUMBÁ
M. GERAIS
PIRAPORA
VITÓRIA
S. PAULO
NITERÓI
RIO DE JANEIRO
SANTOS
PARANÁ
CURITIBA
SANTA CATARINA
FLORIANÓPOLIS
S. BORJA
RIO GRANDE DO SUL
URUGUAIANA
PORTO ALEGRE
PELOTAS
SANTANA
JAGUARÃO
Impresso no LABORATÓRIO FOTOCARTOGRÁFICO do C.N.G.

A primeira, que exatamente envolve a tarefa incumbida à Comissão, traduz o pensamento de estabelecer a unidade e harmonia de vistas na confecção dessa grande obra que tantos e tão graves interêsses afeta; exprime a alevantada e patriótica resolução de pôr têrmo à confusão, anarquia e incongruências de tôda a sorte, que daria lugar para o futuro, em maior escala ainda do que o tem feito até agora, ao pernicioso sistema de concessões a esmo, sem orientação segura, ou estudo sério, e, o que é mais, sem atenção aos poderosos e variados interêsses que se prendem à viação pública.

Da segunda cogitará o Govêrno, em vista do plano geral, executando-o de harmonia com os recursos do Tesouro, a começar pelas linhas mais urgentes e suscetíveis de pronta remuneração e adiando a construção das que puderem ser por enquanto dispensadas, sobretudo as que, no projeto, são indicadas simplesmente para o futuro aperfeiçoamento da rêde».

Aí está a Comissão, na sua linguagem, procurando distinguir um plano geral de vias de comunicação, a ser por ela planejado e que mais representa diretrizes de uma expansão ampla no futuro — daquilo que ela considera exeqüível dentro dos recursos do Tesouro e devendo fazer parte de planos parciais ou programas de execução que se enquadrem no esquema geral e dêle se destaquem lògicamente, como etapas de uma realização progressiva. São também expressões textuais do relatório.

«Examinando as condições naturais do território da República, compreendeu desde logo a Comissão que devia ter em vista, na organização do plano geral de viação, as grandes bacias em que se divide o país, e utilizar, como parte do sistema, as extensas vias que fornecem seus grandes rios».

Realmente, se verifica, pelo gráfico anexo, haver a Comissão tentado conseguir êsses objetivos de articulação do sistema ferroviário com o fluvial.

Ê de se observar que, na data da proclamação da República, o Brasil dispunha de 9.500 km de linhas férreas em tráfego, das quais cêrca de 2/3, como ainda hoje, formam as rêdes tributárias dos portos do Rio de Janeiro e Santos; quase tôdas as capitais litorâneas do Norte, até Fortaleza, estavam servidas com pequenas linhas de penetração; no Sul trafegavam as estradas de ferro Pôrto Alegre-Santa Maria e Rio Grande-Bagé, além de outros pequenos trechos iniciados, como Curitiba-Paranaguá, Dona Teresa Cristina, etc.

A Comissão, em 1890, respeitando essas tendências naturais, assim bem caracterizadas, traçou as linhas de expansão da rêde ferroviária, dando ao seu plano maior senso do real e tornando-o mais exequível que os anteriores. Pode-se mesmo dizer que êsse plano, com certas modificações, serviu de base à extensão da rêde ferroviária que hoje possuímos. O relatório da

Comissão merece uma leitura dos estudiosos dêsses assuntos. São dignos de um destaque os capítulos:

«II — Descrição da rêde geral projetada;

III — Considerações justificativas do projeto da rêde projetada, sendo que êste último, depois de considerar separadamente os pontos de vista «político-social», «estratégico» e «econômico», apresenta os subtítulos:

«1) Artéria Central E.O., 2) Linha de S. Francisco, 3) Linha contínua de Jatobá a Peçanha, 4) Sistema de Viação do Norte, 5) Sistema de Viação do Sul, 6) Sistema Estratégico, 7) Linhas destinadas a fechar o circuito da rêde geral pelo interior».

Apesar das preocupações estratégicas e políticas, que foram de certo modo prevalecentes, não se descurou do aspecto econômico, e a própria Comissão escreveu: «O projeto mostra, de fato, que os traços gerais da rêde foram lançados de maneira a franquear o escoamento dos produtos dos mais importantes vales do país, aproveitar os melhores portos do litoral e, finalmente, facilitar as correspondências interiores entre os centros comerciais da República, os mais ativos ou suscetíveis de se tornarem tais».

Realmente é de se louvar essa ilustre Comissão de engenheiros, cujo trabalho foi, de todos, o melhor de sua época.

É de se admirar, porém, que não obstante a reconhecida excelência do plano entregue ao Govêrno, em novembro de 1890, êste não o tenha levado na devida conta, deixando-o, sem motivo explícito, cair no esquecimento.

O plano nem sequer foi submetido ao Parlamento, que deveria tê-lo examinado para a necessária aprovação em lei.

Entretanto, na mesma ocasião foram expedidos os decretos:

a) nº 523, de 26 de junho de 1890, declarando que as linhas a serem concedidas pela União fariam *parte de um plano geral de viação*, que seria organizado para servir de base às respectivas concessões;

b) nº 862, de 16 de outubro de 1890, concedendo privilégio, garantia de juros e mais favores para o estabelecimento de um *sistema de viação geral, ligando diversos Estados da União à Capital Federal;*

c) nº 109, de 14 de outubro de 1892, regulando a competência da União e dos Estados, quanto ao estabelecimento de vias de comunicações fluviais ou terrestres, constantes do *plano geral de Viação que fôr adotado pelo Congresso*.

7. SUGESTÕES DIVERSAS

a) Projeto de estrada de ferro a Mato Grosso e fronteira da Bolívia do Engº Emílio Schnoor.

b) Parecer do Engº Paulo de Frontin aprovado pelo Clube de Engenharia em 1-X-1904.

c) Constituição definitiva da rêde de viação férrea nacional pelo Engº José Luiz Batista.
d) Meios de comunicação no Brasil do Engº Pandiá Calógeras.
e) Política de viação brasileira, atuais redes de comunicações, futuras rêdes, do Engº Paulo de Frnotin.

Depois do plano da Comissão de 1890, foram sendo apresentadas, no decorrer do tempo, várias sugestões, tendentes a modificá-lo, sendo que algumas se adotaram, dando lugar a novas linhas, incorporadas posteriormente à rêde construída.

Entre outras sugestões, podem ser indicadas as seguintes:

a) «*Projeto de Estrada de Ferro a Mato Grosso e fronteira da Bolivia*» do Engenheiro Emílio Schnoor.

A necessidade da construção de uma estrada de ferro para Mato Grosso começou a ser considerada desde o término da guerra do Paraguai, durante a qual se constatara dolorosa provação para aquêle longínquo Estado pela ausência de comunicações de que se ressentia.

O Govêrno e os técnicos empenharam-se, desde aquela época, na solução do problema, surgindo vários estudos e traçados, entre os quais o que figurou no Plano da Comissão de 1890, de que já tratamos e o que passamos a focalizar, de autoria do engenheiro Emilio Schnoor.

Êsse ilustre profissional fêz um estudo comparativo de nove traçados a saber:

I — Rio — Barra Mansa — Lavras — Catalão — Goiás — Cuiabá — Cáceres — Mato Grosso (Da Comissão de 1890)
II — Santos — São Paulo — Jundiaí — Campinas — Araguari — Catalão — Goiás — Cuiabá — Cáceres — Mato Grosso (chamado da Companhna Mogiana)
III — Santos — São Paulo — Judiaí — Bebedouro — Santana do Paranaíba — Baús — São Lourenço — Cuiabá — Cáceres — Mato Grosso (Do Engº Torres Neves)
IV — Santos — São Paulo — Jundiaí — Campinas — Aararaquara Ribeirãozinho — São José do Rio Preto — Santana do Paranaíba — Baús — São Lourenço — Cuiabá — Cáceres — Mato Grosso (Do Engº Gonzaga de Campos)
V — Santos — São Paulo — Jundiaí — Campinas — Araraquara Itapura — Miranda — Porto Pacheco ou Forte Coimbra (Rio Paraguai)
VI — Santos — São Paulo — Jundiaí — Campinas — Rio Claro — Dois Córregos — Campos Sales — São Paulo dos Agudos — Itapura — Miranda — Porto Pacheco ou Forte Coimbra (Rio Paraguai)

VII — Idêntico ao VI — exceto no trecho Campinas-São Paulo dos Agudos em que segue pela E.F. Sorocabana e não pela Companhia Paulista

VIII — Paranaguá — Curitiba — Ponta Grossa — Barra do Rio Ivaí — Miranda — Rio Paraguai

IX — São Francisco — Barra do Rio Negro — Barra do Ivaí — Miranda — Rio Paraguai.

Demonstrou as vantagens dos traçados VI e VII, cuja diferença está apenas no trecho a seguir entre Campinas e São Paulo dos Agudos, num caso pelas linhas da Paulista e noutro pelas da Sorocabana, concluindo afinal por indicar êste último ou seja o de nº VII.

Apresentou assim o seu projeto no sentido de prolongar-se a linha da Estrada de Ferro Sorocabana de São Paulo dos Agudos até Itapura e daí até a fronteira da Bolívia passando por Miranda.

b) *Parecer do Engenheiro Paulo de Frontin*, aprovado pelo Clube de Engenharia, na Sessão de 1º de outubro de 1904, referente às futuras estradas de ferro Noroeste e Goiás, e cujas conclusões transcrevo a seguir: «Aconselhar, como problema nacional inadiável, à cargo exclusivo da União, a construção de uma estrada de ferro que, partindo das imediações de São Paulo dos Agudos, passando pelo salto Urubupangá, se dirija ao ponto da margem do rio Paraguai, nas proximidades da Baía Negra, que, por estudos a serem com urgência efetuados, fôr julgado o mais adequado para têrmino da seção brasileira da via férrea internacional, destinado a encaminhar para o Brasil o movimento comercial do sudeste da Bolívia e de parte do Paraguai; propor, como de maior necessidade, a construção da estrada de ferro para Goiás, partindo do extremo da E.F. Mogiana.

Êsse parecer, como se vê, aconselha a adoção do traçado proposto pelo Engenheiro Emílio Schnoor. E foi em conseqüência dessa valiosa opinião que se afastaram em definitivo as dúvidas existentes naquela época sôbre a diretriz mais própria para a E. F. Noroeste do Brsil.

Como se sabe a construção dessa estrada teve início em 15 de novembro de 1905, ficando concluído o seu primeiro trecho, Baurú-Itapura (próximo ao rebojo de Jupiá e à margem esquerda do rio Paraná) em 12 de maio de 1910, e o segundo trecho, de Três Lagôas (margem direita do rio Paraná) a Porto Esperança (margem esquerda do rio Paraguai) em 31 de dezembro de 1914. É também de se observar que a ponte Francisco Sá, sôbre o rio Paraná, com a extensão de 1.024 metros, ficou terminada em 1926 e a ponte Eurico Dutra, sôbre o rio Paraguai, tendo de comprimento 2.009 metros, foi inaugurada em 1947.

c) *Constituição definitiva da rêde de viação férrea nacional, pelo Engenheiro José Luís Batista*

O engenheiro José Luís Batista, organizou, em 1926, quando exercia as funções de Chefe da Divisão Técnica da extinta Inspetoria Federal das Estradas, interessante estudo, no qual focalizou a necessidade da constituição da rêde ferroviária brasileira, ressaltando, porém, que as construções até então realizadas não representavam esforços tão dispersivos como geralmente se supunha; o que lhes faltava era um plano de entrelaçamento, para o qual o ilustre profissional apresentou sugestão.

O plano esboçado compreendia:

1) Ligação *Rio-Bahia* — mediante o prolongamento das linhas da E.F. Central do Brasil de Montes Claros, por Tremedal (Monte Azul), até Bom Jesus dos Meiras (Brumado), na Leste Brasileiro, e conclusão de trechos nesta última, de modo a atingir-se a capital do Estado.

2) *Ligação Rio-Maranhão* — com aproveitamento de parte da ligação anterior até Paraguassú, na rêde baiana e conclusão do trecho desta entre Paraguassú e Bonfim para atingir o trecho em tráfego Bonfim-Juazeiro (Petrolina) e prosseguindo daí para Terezina, onde alcançaria a estrada de ferro para São Luís (Maranhão);

3) *Ligação com os Estados do Nordeste,* compreendendo a sua interligação e a articulação com as linhas anteriormente dêscritas, mediante a construção dos trechos: Colégio-Cajueiro (Alagôas), Campina Grande-Sousa (Paraíba), Cauipe-Sobral (Ceará-Piauí), Feira de Santana-Irará (Bahia).

4) *Acesso* ao *Planalto Central,* dirigindo-se à velha Capital de Goiás e ao território demarcado para a nova capital do País e passando por Belo Horizonte, Divinópolis, Uberaba, Araguari e Tavares (hoje Vianópolis), de onde, mediante o prosseguimento da construção da Estrada de Ferro de Goiás, partiriam duas linhas, uma para a capital do Estado e outra para Anápolis e a futura capital da República.

5) *Ligação com Florianópolis,* pela construção de um ramal partindo de Parati na linha de São Francisco da E.F.S. Paulo-Rio Grande e indo até a vila do Estreito na parte continental do Estado, em frente à Capital de Santa Catarina.

O trabalho do engenheiro José Luís Batista, que se completa com valiosas considerações de ordem econômica, relativamente ao regime de construções, constituiu importante subsídio a estudos posteriores, principalmente aos do Plano de 1934, de cuja comissão fez parte o eminente profissional.

d) *«Meios de comunicação no Brasil» do Engenheiro Pandiá Calógeras.*

Em conferência pronunciada no Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, a 16 de outubro de 1926, Pandiá Calógeras, brilhante figura de técnico e estadista, traçou as linhas gerais de um sistema de comunicações considerado necessário aos interêsses econômicos e políticos do País.

Embora, nesse valioso trabalho, sejam feitas considerações sôbre os transportes rodoviários, marítimos, fluviais e aéreos, o principal aspecto da sugestão apresentada é o das interligações ferroviárias.

A falta de comunicações interiores entre as capitais dos Estados e destas com o Rio de Janeiro, foi focalizada, acertadamente, como um grande mal a remediar. Disse o conferencista textualmente: «Por uma circunstância qualquer, admita-se a suspensão do tráfego marítimo ao longo da costa: ficariam isolados os Estados, da Bahia até o Amazonas. Enunciar o fato, não seria sublinhar-lhe a extrema gravidade e exigir uma solução?»

A hipótese admitida verificou-se, aliás, durante a última guerra, quando não estava sequer realizada a ligação Rio de Janeiro-Salvdor, por ferrovia ou rodovia. Eram felizmente, nessa época, mais satisfatórios os transportes aéreos que em 1926, quando estavam «inteiramente abandonados» na expressão do conferencista.

O plano esboçado compreendia essencialmente a construção de trechos ferroviários numa extensão total de cêrca de 12.800 quilômetros, assim distriuídos:

1) Região ao Norte do São Francisco .... 5.000 km
2) Estado da Bahia .... 2.000 »
3) Estado de Minas Gerais .... 1.000 »
4) Estados de São Paulo, Paraná e Santa Catarina .... 2.500 »
5) Estado do Rio Grande do Sul .... 2.000 »

O maior dêsses grupos de construções, o da região ao Norte do Rio São Francisco, abrangia ligações desde Terezina e Piracuruca no Piauí, até a Rêde Baiana, pela linha de Juazeiro (Petrolina), e até as estradas em tráfego nos Estados do Ceará, Paraíba, Pernambuco e Alagôas, por um ponto de irradiação em Ouricuri-Pernambuco.

As linhas em território baiano tinham por objetivo estabelecer vários contatos regionais e duas grandes ligações: uma com a Central do Brasil, mediante o traçado Ituaçu-Montes Claros e outra com a Bahia e Minas, via Jaguaquara, Jequié, Itabuna e Arassuai.

No Estado de Minas seriam construídos, entre outros, os trechos Teófilo Otoni-Figueira (hoje Govèrnador Valadares), interligando as Estradas de Ferro Bahia e Minas; Vitória a Minas e Central do Brasil e os trechos Alfenas-Poços de Caldas e Paraisópolis-Santa Rita da Estrema, articulando a Rêde Mineira com as linhas do Estado de São Paulo.

Em São Paulo haveria, além de outras, a ligação Itinga-Promissão (E.F. Dourado) e o prolongamento das linhas Paulistas por Avaí e Ribeira, em direção ao Paraná; neste último Estado a construção prosseguiria até Curitiba. Em Santa Catarina, duas linhas partiriam de Florianópolis; a

primeira passando por Blumenáu iria até o Rio Grande do Sul por Alfredo Chaves; a segunda, passando por Laguna, iria até o Porto de Torres.

Em território sul riograndense, as construções seguiriam de Torres a Porto Alegre e de Alfredo Chaves a Passo Fundo; irradiariam ainda de Porto Alegre a Pelotas, a Encruzilhada, Candiota ou Santa Rosa; prolongar-se-iam às regiões das Minas de Cobre do Camaquam por São Sepé e Caçapava.

Com essas construções e a ligação, que se poderia ainda fazer, da E.F. S. Luís-Terezina com a E.F. Bragança, por pontos a serem estabelecidos, conseguir-se-ia, declara Pandiá Calógeras, ligar por linhas férreas todos os Estados do Brasil, exceção feita do Amazonas.

O conferencista trata das linhas internacionais em direção à Bolívia, ao Paraguai, ao Uruguai e à Argentina.

Como se vê, Calógeras tomou a rêde ferroviária existente em sua época, com desenvolvimento já da ordem de 31.000 quilômetros e procurou sugerir, num sentido geral, ligações mais ou menos internas de modo a completar essa rêde. Muitas das suas preocupações foram sendo naturalmente atendidas, em conseqüência de estudos regionais oportunos.

Embora Calógeras não tenha apresentado pròpriamente um plano geral de viação, o seu trabalho constitui valiosa contribuição para êsse fim.

e) *«Política de viação brasileira, atuais rêdes de comunicações, futuras rêdes», pelo Engenheiro Paulo de Frontin.*

Em 1927,o preclaro Mestre, depois de um estudo crítico e histórico do problema ferroviário brasileiro, apresentou várias sugestões, visando o desenvolvimento futuro da rêde.

Assim insistiu na necessidade da construção da linha Pirapora-Belém e do prolongamento da Noroeste até a Bolívia.

São palavras suas: «Quando diretor da E.F. Central do Brasil, e de acôrdo com o plano geral de viação organizado logo após a proclamação da República, entendi indispensável mandar proceder os estudos da linha que, partindo de Pirapora fôsse até Belém do Pará, atravessando o nosso hinterland.»

«Em relação à nossa viação férrea, considero essa linha como sendo o eixo das ordenadas, sendo o das abcissas, na minha opinião, representado pela E.F. Nooreste.»

Indicou tmbém dois traçados, visando «completar a nossa viação férrea para o Rio Grande do Sul», partindo ambos de Rio Negro, seguindo um pelo interior e outro pelo litoral.

Aconselhou mais:

1) prolongamento da E.F. Goiás até Cuiabá e daí aos pontos onde terminam a navegação do alto Paraguai (Cáceres) e a do Guaporé, (Mato Grosso);

2) ligação da E.F. Central do Brasil, pelo ramal de Montes Claros, com a rêde Baiana, até Juazeiro;

3) intercomunicação ferroviária, nas proximidades do litoral, das capitais dos estados, desde Vitória até Belém;

4) linhas de acesso a fronteiras como sejam «Ourinhos-Guaira» e «Campo Grande-Dourados.»

São essas as principais sugestões do plano Frontin, no qual é de se destacar ainda o prolongamento da E.F. Noroeste, de Corumbá para a Bolívia, passando em Santa Cruz de La Sierra e indo ter a Cochabamba, onde se articularia com a estrada de ferro Pan-Americana, constituindo uma transcontinental.

Tais linhas internacionais estão sendo construídas, e a última deu lugar à E.F. Brasil-Bolívia.

No tocante à E.E. Goiás, Frontin aconselhou, em seu plano de 1927, o prolongamento, para oeste, passando em Cuiabá, de modo a atingir os pontos extremos da navegação dos rios Paraguai e Guaporé.

De um modo geral essa diretriz foi aceita e incluída nos Planos posteriores.

A êsse propósito declarou Frontin: «Se não pudermos construir imediatamente essas vias férreas, construamos estradas de rodagem, estabelecendo comunicações regulares por meio de automóveis. É uma solução econômica embora não definitiva.»

Como se vê, Paulo de Frontin admitia o lançamento da estrada de rodagem, com a função pioneira ou desbravadora da região, precedendo a estrada de ferro. Isso para sua época, em que só se compreendia a estrada de rodagem com a função alimentadora da ferrovia, representa uma idéia avançada, embora não tenha êle focalizdo a simultaneidade e relativa independência dos meios de transporte, que hoje se admitem.

Frontin considerou outrossim, no seu plano, a navegação fluvial. Referiu-se ao aproveitamento dos trechos navegáveis de vários dos nossos rios, destacando o Paraná, o Paraguai, o São Francisco e os da bacia amazônica.

As idéias de Frontin, no que se refere ao aproveitamento da navegação sôbre as idéias e sugestões, de caráter geral, tendo por base o plano de 1890

As sugestões de Paulo de Frontin, embora se enqudrem de preferência no domínio ferroviário, foram úteis e muitas delas serviram de base a soluções definitivas, que se adotaram posteriormente.

Com essa referência ao trabalho de Frontin, encerro as considerações sôbre as idéias e sugestões, de caráter geral, tendo por base o plano de 1890 e que se podem assinalar até 1927.

Todos êsses planos e bem assim as sugestões mencionadas, foram, como se viu, essencialmente ferroviários.

n a

Ro-
uim
do

xo,
ão»
seu
tros
dos
ição
iva,
pal-
ste,

ém
no
do

ndo

ível
do-

R.F.
juis
ta.
tri-

um
foi
rou
de

CARTA GEOGRAPHICA DO BRASIL
DR. A. G. PAULO DE FRONTIN
VIAS DE COMUNICAÇÃO
Legenda
VENESUELA
COLOMBIA
GUYANAS
EQUADOR
AMAZONAS
PARÁ
ACRE
PERU
BOLIVIA
MATO GROSSO
GOIAS
MARANHÃO
PIAUÍ
CEARA
BAHIA
MINAS
ESPIRITO SANTO
RIO DE JANEIRO
SÃO PAULO
PARANÁ
SANTA CATARINA
RIO GRANDE DO SUL
PARAGUAI
ARGENTINA
URUGUAI
OCEANO ATLANTICO
OCEANO PACIFICO
LA PAZ
FORTALEZA
S. PAULO
CURITIBA
FLORIANÓPOLIS
NITEROI
BELO HORIZONTE
GOIAS

8. PLANOS RODOVIÁRIOS

Depois de 1926, com o novo surto rodoviário no País, começaram a aparecer planos compreendendo sòmente rodovias.

Assim merecem uma referência os seguintes:

a) *Plano Catrambi* — No 4º Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, realizado de 1926 a 1927, no Rio de Janeiro, o Engenheiro Joaquim Catrambi, apresentou um «Plano Geral para a Base da Rêde Rodoviária do Brasil.»

Foi o primeiro no gênero, que se conhece, e segundo o croquis anexo, é formado de um conjunto de «estradas federais ou troncos de penetração» e «estradas estaduais ou de união dos Estados.» Na organização do seu plano, Catrambi, abstraindo-se de qualquer consideração sôbre os outros sistemas de transporte, adotcu, em linhas gerais, as idéias dominantes dos planos ferroviários anteriores, dando lugar a uma generalizada superposição de traçados. Não obstante essa circunstância, é de se louvar a iniciativa, convindo salientar o acêrto de algumas diretrizes por êle indicadas, principalmente nos troncos para o sul e nos que se orientam para a fronteira do oeste, assim como nos de várias transversais.

b) *Plano Luís Schnoor* — Em 1927 o Engenheiro Luís Schnoor também organizou um plano rodoviário para o Brasil, conforme se pode ver no esquema anexo. Êsse plano tem por base a localização da futura Capital do País no planalto de Goiás.

Imaginou Schnoor, principalmente, um sistema de rodovias irradiando dêsse ponto central para as demais regiões.

Apesar de uma certa lógica que se observa na rêde ideada, ela é passível de fortes críticas, decorrentes da superposição de numerosos traçados rodo-ferroviários, e da falta de justificação geo-econômica de vários outros.

c) *Plano da Comissão de Estradas de Rodagem Federais* — A C.E.R.F. elaborou, em 1927, um plano rodoviário geral que, como se verifica no croquis junto, se assemelha ao de Schnoor, sendo porém, um pouco mais realista. Embora falho sob certos aspectos, é um trabalho interessante como contribuição ao estudo de vários planos.

9. PLANO GERAL DE VIAÇÃO NACIONAL DE 1934

Vem a propósito, deixar consignada aqui a observação de que nenhum dos planos examinados até agora, quer ferroviários, quer rodoviários, foi aprovado oficialmente. E só a partir de *1930* o govêrno federal considerou o problema mais a fundo, tendo aprovado, pela primeira vez, um Plano de Viação Nacional, em *1934*.

A 14 de abril de 1931, o então Ministro da Viação, José Américo de Almeida baixou portaria nomeando uma comissão para «proceder ao estudo do plano de viação geral do Brasil».

Integraram essa comissão os ilustres engenheiros: Arlindo Ribeiro da Luz, Francisco de Monlevade, Caetano Lopes Júnior, Major Mário Perdigão, José Luís Batista, Joaquim de Assis Ribeiro, Moacir Malheiros Fernandes Silva, Artur Castilho e Oscar Weinschenck. A Comissão apresentou o seu relatório, em 10 de junho de 1934, sugerindo um «Plano Geral de Viação Nacional», que foi aprovado, pelo Decreto nº 24.497, de 29 de junho do mesmo ano.

Fazia parte do programa de trabalho da Comissão, estabelecido em portaria ministerial: «proceder a organização do Plano Geral de Viação do Brasil, compreendendo as vias férreas, as rodovias e a navegação interior, indicando as diretrizes a que devem obedecer as grandes linhas tronco, e, bem assim, os rios navegáveis, cujos melhoramentos possam contribuir para o desenvolvimento econômico das regiões atravessadas».

Assim orientada, a Comissão levou avante a sua tarefa e após três anos de exaustivos trabalhos, organizou o plano, que justifica em excelênte relatório.

Do aí exposto podem-se tirar os seguintes esclarecimentos:

a) «O objetivo da Comissão foi traçar o plano geral das vias de comunicação de caráter nacional, que constituirão a rêde federal, que cobrirá todo o território da República e que deverá atender, simultâneamente, aos interêsses políticos, administrativos e econômicos da União».

b) Nessas condições, o plano geral de viação conterá, não só os troncos e ligações, que devam ser estabelecidos, como os já existentes, que sejam de interêsse geral e têm, assim, de constituir parte integrante da rêde federal das vias de comunicação.

c) A Comissão não subordinou a grandeza da parte da rêde a construir, à importância dos recursos do Tesouro Nacional, para realizá-la.

d) A Comissão considera, como troncos ou ligações de interêsse geral os que:

1º — liguem a Capital Federal com uma ou mais capitais das diversas unidades da federação;

2º — liguem qualquer via de comunicação da rêde federal a qualquer ponto de nossa fronteira com os países visinhos;

3º — constituam via de transporte ao longo da fronteira ou desta paralela, a menos de 200 quilômetros de distância;

4º — liguem entre si dois ou mais troncos de interêsse geral, com o objetivo de estabelecer, por via mais curta, comunicações entre duas ou mais unidades de federação;

5º — atendam às exigências de ordem militar.

FORTALEZA
QUIXADA'
TERESINA
NATAL
LAVRAS
C. GRANDE
PARAIBA
FLORIANO
FLORESTAL
RECIFE
MACEIO
REMANSO
ARACAJU
M DO CHAPEO
FEIRA DE SANTANA

CATRAMBY 1926
BRASIL
ESCALA 1:15000000
100 0 200 500
DPR JEAN KÜBLER
RIO BRANCO
ALENQUER
ALTAMIRA
ITAITUBA
BELÉM
FORTALEZA
TERESINA
NATAL
PARAIBA
FLORIANO
CAROLINA
FLORESTAL
RECIFE
PETROLINA
MACEIÓ
REMANSO
ARACAJU
BARRA
FEIRA DE SANTANA
SALVADOR
PALMAS
BOM JESUS
FORMOSO
CRISTALINA
TREMEDAL
CRUZEIRO DO SUL
RIO BRANCO
CUIABÁ
CORUMBÁ
CAMPO GRANDE
TIBIRIÇA
UBERABINHA
PATROCINIO
BELO HORIZONTE
VITÓRIA
RIO DE JANEIRO
SOROCABA
ITU
REMANSO
P. PORÃ
P. GUAIRA
TIBAGI
IGUASSÚ
CATANDUVAS
PALMAS
BLUMENAU
FLORIANÓPOLIS
LAGES
S. BORJA
CRUZ ALTA
S. MARIA
URUGUAIANA
QUARAÍM
LIVRAMENTO
BAGÉ
TORRES
PORTO ALEGRE
PELOTAS
MELO
JAGUARÃO

FORTALEZA
NATAL
PARAIBA
RECIFE
PESQUEIRA
MACEIO
ARACAJU

SCHNOOR 1927
B R A S I L

6 — Rio de Janeiro a Pôrto Alegre, pelo litoral

C.E.R.F. 1928
BRASIL
ESCALA 1:15000000
100 0 100 300 500
DPR Jean Kubler 1951
MANAÚS
BELÉM
FORTALEZA
NATAL
CAMPINA GRANDE
PARAÍBA
RECIFE
ARACAJU
TEREZINA
PIRACURUCA
CAROLINA
CAJAZEIRAS
PETROLINA
JOAZEIRO
FEIRA SANTANA
BOM JESUS
CUIABÁ
GOIAZ
FORMOSA
TREMEDAL
MONTES CLAROS
UBERABINHA
DIAMANTINA
CORUMBÁ
UBERABA
VITÓRIA
CAMPO GRANDE
TIBIRIÇÁ
CAXAMBÚ
BOTUCATU
S. PAULO
RIO DE JANEIRO
SANTOS
PRUDENTÓPOLIS
PARANAGUÁ
BARRACÃO
PALMAS
HERVAL
FLORIANÓPOLIS
ERECHIM
LAGES
CRUZ ALTA
PORTO ALEGRE
JAGUARÃO

e) «O principal tronco de nossa viação é o oceano, com a navegação de longo curso tocando em um número reduzido de portos; com a de grande cabotagem servindo a êsses portos e alguns mais; e, por fim, com a pequena cabotagem, que atende às necessidades dos pequenos portos, realizando os transportes entre êles e os maiores».

Dntro dessas premissas a Comissão elaborou o plano, no qual foram indicados:

a) nove troncos na direção norte-sul (T M),

b) onze troncos na direção leste-oeste (T P),

c) dezoito ligações, estabelecendo comunicações entre êsses troncos ou entre êles e determinados pontos da fronteira (L).

Para os troncos e ligações terrestres a serem construídos, não distinguiu a Comissão a sua natureza, isto é' se rodovia ou ferrovia; admitiu o ponto de vista Frontin, segundo o qual, a rodovia servirá em muitos casos, como sendo a primeira etapa da obra a realizar.

Diz mais a Comissão:

«Tendo em vista, porém, a extensão dos grandes troncos, a facilidade e continuidade que aos transportes devem oferecer e, atendendo além disso, as presentes condições de eficiência dessas duas espécies de vias de comunicação, a Comissão considera que só a estrada de ferro poderá satisfazer como solução definitiva, no estabelecimento dêsses grandes troncos».

Êsse conceito, aliás, está evoluído, e hoje, como se verá, é admissível, desde que o desenvolvimento social e econômico da região atinja certo grau, o lançamento de vias de tranporte paralelos e outrossim a própria continuidade em longos troncos de qualquer dessas vias.

A propósito do aproveitamento dos rios como vias de comunicação, é de se observar que no plano de 1934, a Comissão, conforme declara, só incluiu trechos já navegados e que satisfizeram às condições por ela estabelecidas, de vias de interêsse geral. No mapa anexo estão figurados os troncos e ligações constituindo o plano.

A relação descritiva correspondente é a seguinte:

TRONCOS T M

1 — Fortaleza ao Rio de Janeiro, pelo litoral
2 — S. Luís do Maranhão ao Rio de Janeiro
3 — Belém do Pará ao Rio de Janeiro
4 — Santarém a Ponta Porã
5 — Itacoatiara à Foz do Rio Apa
6 — Rio de Janeiro a Pôrto Alegre, pelo litoral

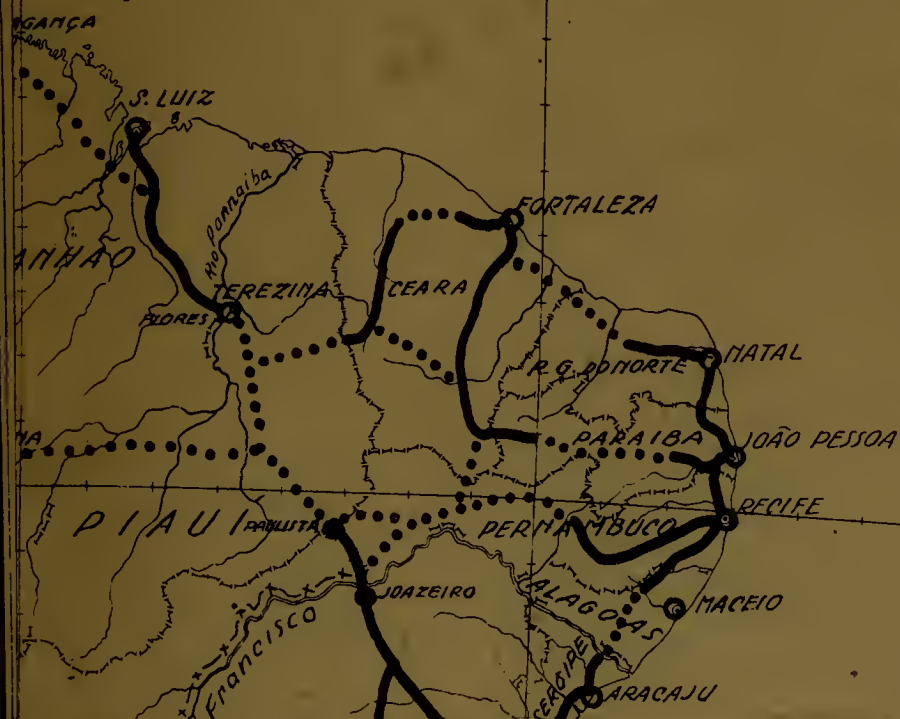
7 — Rio de Janeiro a Pôrto Alegre, por cima da serra
8 — Rio de Janeiro ao Rio Grande (cidade)
9 — S. Borja a Quaraim.

TRONCOS T P

1 — Belém do Pará a Tabatinga
2 — Recife a Belém do Pará
3 — Recife a Santa Maria do Araguaia
4 — S. Salvador a Goiás
5 — Rio de Janeiro a Cruzeiro do Sul (Território do Acre)
6 — Rio de Janeiro a Corumbá
7 — Rio de Janeiro a Bela Vista
8 — Rio de Janeiro à Foz do Iguaçu
9 — Pôrto Alegre a Uruguaiana
10 — Pôrto Alegre a Sant'Ana do Livramento
11 — Rio Grande a Uruguaiana

Ligações L

1 — Fortaleza (T M-1) a Crateus (T P-2)
2 — Fortaleza (T M-1), por Girão e Cedro (T P-2) e por Salgueiro e Terra Nova (T P-3) a Joazeiro (T M-2)
3 — Esperança (T P-1) a Sardinha (T P-5)
4 — Bonfim (T M-2), por Alagoinhas (T M-1) a Água Comprida (T P-4)
5 — Joazeiro (T M-2) a Pirapora (T M-3)
6 — Sta. Maria do Araguaia (T P-3) a Registro do Araguaia (T P-5)
7 — Cuiabá (T M-4 e T P-5) a S. Luís de Cáceres (T M-5)
8 — Colatina (T M-1) a General Carneiro (T M-2 e 3)
9 — Belo Horizonte (T M-2 e 3), por Lavras (T P-5) por Campinas (T P-6) por Boituva (T P-7 e 8) a Americana (T M-6, 7 e 8)
10 — S. Paulo (T M-6, 7 e 8) (T P-6, 7 e 8) a Santos, (pôrto de 1ª classe)
11 — Penápolis (T P-6) por Assis e Ourinhos (T P-7) a Jaguariaiva (T M-6, 7 e 8)
12 — Jupiá (T P-6) por Presidente Epitácio (T P-7) a Guaira (T P-8)
13 — Mafra (T M-6 e 7) a União da Vitória (T M-8)
14 — Ilhóta (T M-6), por Canoas (T M-7) a Uruguai (T M-8)

46°
38°
S. LUIZ
FORTALEZA
TEREZINA
FLORES
CEARA
NATAL
R. G. DO NORTE
PARAIBA
JOÃO PESSOA
RECIFE
P I A U I
PAULISTA
PERNAMBUCO
JOAZEIRO
ALAGOAS
MACEIO
SERGIPE
ARACAJU
Francisco
Rio Parnaiba

PLANO GERAL DE VIAÇÃO NACIONAL
APROVADO PELO DECRETO Nº 24.497 DE 29/6/34
CONVENÇÕES
FERROVIAS EXISTENTES
FERROVIAS A CONSTRUIR
NAVEGAÇÃO FLUVIAL
CAPITAIS
CIDADES
INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATISTICA
CONSELHO NACIONAL DE GEOGRAFIA
Serviço de Geografia e Cartografia
BRASIL
ESCALA 1:15 000 000
Projeção cônica oblíqua conforme
Impresso no LABORATORIO FOTOCARTOGRAFICO do C.N.G.
BOA VISTA
RIO BRANCO
AMAPÁ
MACAPÁ
BELÉM
BRAGANÇA
S. LUIZ
AMAZONAS
MANAUS
SANTARÉM
PARÁ
MARANHÃO
TEREZINA
FORTALEZA
CEARÁ
NATAL
PARAIBA
JOÃO PESSOA
RECIFE
PERNAMBUCO
ALAGOAS
MACEIÓ
ARACAJU
CAROLINA
PIAUÍ
BAHIA
SALVADOR
ILHÉUS
CARAVELAS
ACRE
RIO BRANCO
PORTO VELHO
GUAPORÉ
MATO GROSSO
GOIAS
CUIABÁ
GOIANIA
PIRAPORA
MONTES CLAROS
MINAS GERAIS
VITORIA
NITERÓI
RIO DE JANEIRO
S. PAULO
SANTOS
CORUMBÁ
C. GRANDE
PARANÁ
PARANAGUÁ
SANTA CATARINA
FLORIANÓPOLIS
RIO GRANDE DO SUL
PORTO ALEGRE
URUGUAIANA
S. BORJA
LIVRAMENTO
JAGUARÃO
RIO GRANDE

15 — Bento Gonçalves (T M-7) a Passo Fundo (T M-8)

16 — S. Sepé (T M-8) por Dilermando de Aguiar (T P-9) a São Borja (T M-9)

17 — Basílio (T P-11) a Jaguarão (Fronteira)

18 — Alegrete (T P-9 e 11) a Quaraí (Fronteira)

Convém assinalar que essas vias, quanto à sua espécie, assim se distribuem: .

a) 31 exclusivamente terrestres;

b) 4 mistas, terrestre-fluviais;

c) 3 inteiramente fluviais.

Para as vias assim relacionadas e cujos objetivos fàcilmente se compreendem pelo exame atento do mapa anexo, não há necessidade, numa exposição sumária, de maior análise. Contudo, as mistas e fluviais vão a seguir mais discriminadas:

1) *Mistas*

TM 3 — Belém-Rio de Janeiro, que compreende o pequeno trecho navegável do Rio Tocantins, de *Carolina* a *Pedro Afonso*.

TM 5 — Itaquatiara-Foz do Rio Apa, que apresenta sòmente os dois segmentos terrestres, Pôrto Velho-Guajará Mirim (E.F. Madeira Mamoré) e Mato Grosso-Cáceres, pois o restante é formado das vias fluviais: Rio Madeira, de Itacoatiara (Amazonas) a Pôrto Velho; Rio Mamoré, de Guajará Mirim à sua confluência com o Guaporé; daí, por êsse último até a vila de Mato Grosso; e por fim, o Rio Paraguai, de Cáceres à foz do Rio Apa.

T P 8 — Rio de Janeiro-Foz do Iguaçu, que de fluvial só contém o reduzido trecho — Porto Mendes-Foz do Iguaçu, no Rio Paraná.

L 6 — Santa Maria do Araguaia-Registro do Araguaia — que aproveita o estirão navegável do Rio Araguaia desde Santa Maria a Cachoeira Grande e passa à via terrestre, de 22 km, até se entroncar em Registro do Araguaia com o T P 5.

2) *Inteiramente fluviais*:

T P 1 — Belém-Tabatinga, que é constituída pelo Rio Amazonas, numa extensão de 3.371 km.

L 5 — Juazeiro-Pirapora, que aproveita os 1.371 km do curso médio navegável do Rio S. Francisco, interligando T M 2 — T P 4 e T M 3.

L 12 — Jupiá-Guaíra, que é um lance navegável, de 500 km, do Rio Paraná, e interliga os troncos T P 6, T P 7 e T P 8.

A rêde de vias incluídas no plano tem um desenvolvimento de *51.076 km*, assim distribuídos:

Vias fluviais	11.180 km
Vias terrestres	39.896 km

Entre as últimas existiam 17.775 km já construídos e 22.171 km a construir.

Como as linhas terrestres eram caracteristicamente ferroviárias e, naquela época, havia uma extensão total em tráfego de *33.073 km*, conclui-se que o plano aproveitou apenas cêrca de 54% da rêde ferroviária existente.

De 1934 a 1950, as novas extensões ferroviárias construídas foram, em resumo, as seguintes:

	km
a) Linhas previstas no plano:	
Linhas novas	2.706
Variantes	512
	3.218
b) Linhas novas não previstas no plano	1.083
	4.301

Daí, excluindo-se a parcela «variantes», chega-se à extensão de linhas novas igual a 3.789 km. Somando-se êste último valor a *33.073 km* que possuia a rêde em 1934, chegar-se-ia a sua extensão total, em 1950, isto é, a *36.852 km*, que ligeiramente difere do reconhecido em documentos oficiais, (36.681 km), como linhas em tráfego, devido ao critério de incorporação e à influência das variantes.

Acompanhando o plano, a Comissão apresentou normas técnicas gerais, aplicáveis às ferrovias, observando, porém, no tocante às rodovias, que as respectivas normas seriam as estabelecidas em regulamento a ser expedido pelo Govêrno.

As normas ou condições técnicas elaboradas e fazendo parte integrante do plano, são referentes a bitola, traçado, via permanente e material rodante.

O plano só admitiu as bitolas de 1.00 m ou «estreita» é de 1.60 m ou «larga»; estipulou que a bitola larga fôsse adotada no tronco T M 3 (Rio-Belo Horizonte), no tronco T P 6 (Rio, S. Paulo, Bauru, Campo Grande, Corumbá) e nas linhas ao sul dêsse último tronco; determinou, outrossim, que nas demais linhas se aplicasse a bitola estreita.

A título provisório ou como medida de transição foi permitida, para a rêde sul acima mencionada, a bitola métrica ou estreita, em casos especiais, mas com a obrigatoriedade da adoção das condições de bitola larga nos traçados, gabaritos e obras d'arte, para os trechos a construir, reconstruir ou melhorar.

Em relação aos traçados as condições principais são:

a) *bitola larga* — rampa máxima de *15 mm por metro*, raio mínimo de *300 m;*

b) *bitola estreita* — nos troncos, rampa máxima de *15 mm* por metro, raio mínimo de *200 m* — nas ligações, rampa máxima de 20 mm por metro, raio mínimo de *150 m*.

Na hipótese de tração elétrica, êsses limites passam para os seguintes:

b) bitola estreita — rampa máxima de *30 mm por metro*, raio mínimo de *120 m*.

Quanto à via permanente o plano estabelece condições para gabarito mínimo de linha, trem tipo, pêso e perfil de trilho, espaçamento de dormentes, lastro, estações, postos telegráficos e caixas de água.

A propósito de trilhos, foram indicados os valores mínimos: a) *para bitola larga* — *42.160* quilos por metro corrente, tipo da «American Society of Civil Engineers» (A.S.C.E.); b) *para bitola estreita* — troncos, *37.200 kg/m* tipo A.S.C.E. — ligações, *32.240 kg/m*, tipo A.S.C.E.

É de se observar que se fixou o número mínimo de dormentes por quilômetro em *1650*, para qualquer bitola.

Relativamente ao material rodante as condições técnicas compreendem: gabarito e comprimento de veículos, dimensões de eixo, tipos de engate e de freio.

Assim exposto, em súmula, o plano geral de viação de 1934, é de se ressaltar o seu valor, como sendo até aquela época, o melhor trabalho apresentado sôbre o sistema viário do País.

Êsse plano resultou do estudo consciencioso das melhores sugestões, vindas do passado, do aproveitamento de muitas delas, e da consideração ampla da realidade brasileira, quanto às suas contingências geográficas, sócio-econômicas e de segurança.

Êle sistematizou e bem representou os progressos técnicos reais de então.

As faltas que se lhe podem notar são conseqüências naturais da rápida evolução processada no longo período dos 17 anos de sua vigência.

10. NOVOS PLANOS RODOVIÁRIOS

Voltando ao exame de planos rodoviários, passo a tratar dos que foram apresentados depois de 1930.

a. *Plano do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, organizado em 1937*:

O esquema anexo, é bastante para elucidar êsse plano, quanto à sua concepção e ao traçado da rêde nele figurada. Inspirado no plano anterior da Comissão de Estradas de Rodagem Federais (1928), — dêste pouco difere, salvo em algumas supressões de traçados na região sul, e em acréscimos de grandes linhas dirigidas para a Amazônia.

Nêle também se observa o lançamento da idéia de duas rodovias longitudinais, uma pelo interior do País e outra pelo litoral.

b. *Plano Rodoviário Nacional de 1944*

Trata-se do primeiro plano rodoviário nacional, que veio a ser aprovado pelo Govêrno.

Organizou-o uma Comissão designada pela portaria nº 168, de fevereiro de 1942, do então Ministro da Viação General João de Mendonça Lima, e assim constituída: Engenheiro Yeddo Fiúza (Presidente), Coronel Aviador Lysias Rodrigues, Major Renato Bitencourt Brígido, Engenheiros Francisco Gonçalves de Aguiar, Jorge Leal Burlamaqui, Emygdio de Morais Vieira e Moacyr Malheiros Fernandes Silva, tendo como Secretário o Dr. Severino de Moura Carneiro.

O relatório dessa Comissão, concluso e entregue ao Ministro, a 8 de novembro de 1943, foi aprovado pelo Presidente da República, Dr. Getúlio Vargas, mediante o Decreto nº 15.093, de 20 de março de 1944.

A Comissão, ao elaborar o plano, estabeleceu os seguintes critérios:

a) evitar, na medida do possível, a superposição das rodovias aos troncos ferroviários principais existentes ou de construção já prevista para o estabelecimento da ligação ferroviária contínua do norte ao sul do País;

b) aproveitar trechos de rodovias existentes ou em projeto, dos planos rodoviários estaduais;

c) considerar apenas trechos rodoviários de caráter nacional;

d) estabelecer, no interior do país, as convenientes ligações da rêde rodoviára nacional com a supra estrutura das rotas aéreas, comerciais e postais, nos pontos adequados.

Para a inclusão no plano, considerou rodovias nacionais:

a) as que atravessam, total ou parcialmente, os territórios de duas ou mais unidades da federação;

b) as que se dirijem para as fronteiras do país ou se desenvolvem dentro da faixa de *150 quilômetros* ao longo dêstes;

4 — Rezende-Araraquara
5 — Vacaria-Passo Fundo
6 — Dourados-Ponta Porã

c) as que dão acesso a portos marítimos, fluviais ou lacustres, de concessão federal;

d) as que apresentam interêsse geral, de ordem administrativa, militar ou turística.

e) as que se destinam a ligações panamericanas;

f) as indispensáveis como ligações entre as linhas tronco estabelecidas de acôrdo com os itens anteriores.

Como se vê no mapa anexo, o plano está formado por 27 rodovias assim distribuídas:

a) *Longitudinais*

1 — Getúlio Vargas (Belém-Jaguarão)
2 — Panordestina (S. Luís-Salvador)
3 — Transnordestina (Fortaleza-Salvador)
4 — Transbrasiliana (Belém-Livramento)
5 — Amazônica (Santarém-Pôrto D. Carlos)
6 — Acreana (Cruzeiro do Sul-Cuiabá)

b) *Transversais*

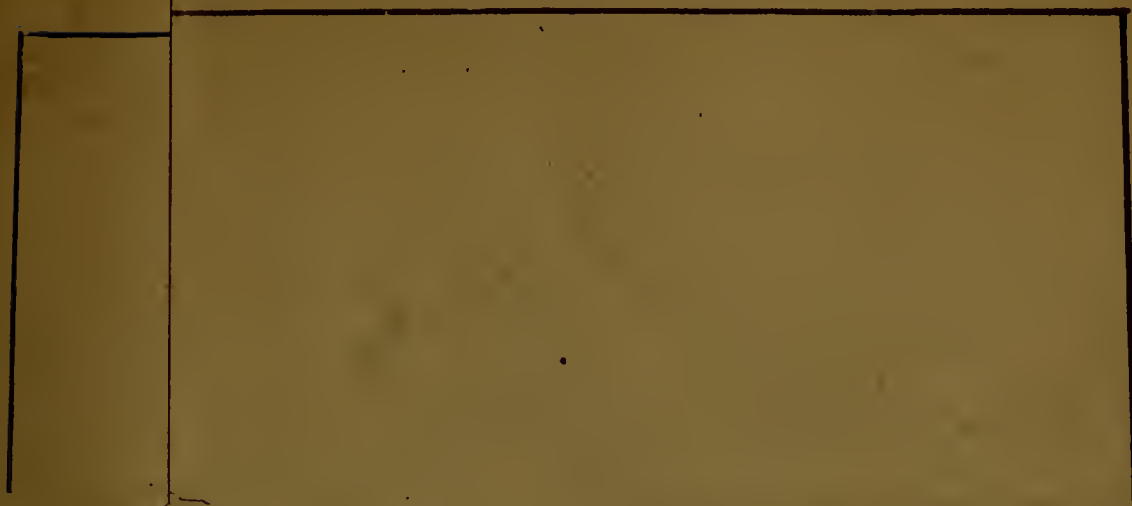
1 — Do Maranhão (S. Luís-Carolina)
2 — Do Piauí (Terezina-Loreto)
3 — Do Rio Grande do Norte (Natal-Barra)
4 — Da Paraíba (Cabedelo-Icó)
5 — De Pernambuco (Recife-Petrolina)
6 — De Alagoas (Maceió-Paulo Afonso)
7 — De Sergipe (Aracaju-Juazeiro)
8 — Da Bahia (Salvador-Pôrto Nacional)
9 — Centro-Oeste (Vitória-Mato Grosso)
10 — Do Estado do Rio de Janeiro (Entre Rios-Rezende)
11 — Do Estado de S. Paulo (Santos-Corumbá)
12 — Do Estado do Paraná (Paranaguá-Iguaçu)
13 — Do Estado de Santa Catarina (Curitiba-Torres)
14 — Do Estado do Rio Grande do Sul (Torres-Uruguiana)
15 — Do Sul de Mato Grosso (Pôrto 15 de Novembro-Pôrto Murtinho)

c) *Ligações*

1 — Recife-Salvador
2 — Rio de Janeiro-Belo Horizonte
3 — Belo Horizonte-São Paulo
4 — Rezende-Araraquara
5 — Vacaria-Passo Fundo
6 — Dourados-Ponta Porã

A extensão total aproximada da rêde assim planejada é de *35.500 km*, dos quais, naquela época, já estavam construídos cêrca de *7.200 km* e de 1944 a 1950 houve um acréscimo de mais de *5.000 km* aproximadamente, perfazendo um total de *12.200 km*.

De todos os planos rodoviários conhecidos, foi êste o melhor; está ainda em vigor e tem servido de *base* ao desenvolvimento da rêde correspondente e à aplicação do Fundo Rodoviário, criado pelo Decreto-lei nº 8.463, de 27 de dezembro de 1945, que reorganizou o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, dando-lhe autonomia administrativa e financeira.

PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL
APROVADO PELO DECRETO-LEI Nº 15 093
DE 23 MARÇO 1944
1944
ESCALA
0 100 300
50 200
MANAUS
BELEM
S. LUIZ
FORTALEZA
TERESINA
NATAL
JOÃO PESSOA
RECIFE
MACEIÓ
ARACAJÚ
SALVADOR
Pto VELHO
RIO BRANCO
CRUZEIRO DO SUL
CUIABÁ
GOIÂNIA
BELO HORIZONTE
VITÓRIA
RIO DE JANEIRO
NITEROI
SÃO PAULO
SANTOS
CURITIBA
FLORIANOPOLIS
PORTO ALEGRE
PELOTAS

IV — PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO DE 1946

a. EXPOSIÇÃO SÔBRE A NECESSIDADE DE SER REVISTO O PLANO GERAL DE 1934

b. APRESENTAÇÃO DO PLANO DE 1946 E DO PROJETO QUE O APROVA

c. APRESENTAÇÃO DO PROJETO DE LEI CRIANDO O CONSELHO NACIONAL DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

IV — PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO DE 1946

Encerradas as considerações sôbre os planos de viação anteriores, passo agora ao exame do plano a que se refere o projeto nº 326-A, ora em estudos na Câmara.

Pela portaria nº 19 de 8 de janeiro de 1946, resolveu o então Ministro da Viação e Obras Públicas,Engenheiro Maurício Joppert da Silva, nosso eminente colega, constituir uma Comissão para rever e atualizar o «Plano Geral de Viação Nacional», aprovado pelo Decreto nº 24.497, de 29 de junho de 1934.

Integraram essa comissão os ilustres profissionais: Engenheiro Álvaro Pereira de Sousa Lima — atual titular da Pasta da Viação e que exerceu as funções de vice-presidente, cabendo a presidência ao Ministro de Estado; engenheiros: Artur Pereira de Castilho, Edmundo Régis Bittencourt, Jorge Leal Burlamaqui, Vinícius Cesar da Silva Berredo, José Pedro de Escobar, Gilberto Canedo de Magalhões, Vicente de Brito Pereira Filho e Benjamin do Monte; Coronel Francisco Jaguaribe Gomes de Matos, Coronel Aviador Reinaldo Carvalho Filho, Capitão de Fragata Fernando Carlos de Matos, Major Adailton Sampaio Pirassinunga e Major Aviador Phídias Piá de Assis Távora.

Esta Comissão foi mantida e prestigiada pelos ilustres titulares da Pasta da Viação, os Engenheiros Edmundo de Macedo Soares e Silva e Clóvis Pestana, tendo êste, em brilhante exposição de motivos, encaminhado o trabalho ao Presidente da República, General Eurico Dutra.

A comissão, a 30 de outubro de 1947, apresentou o seu relatório, compreendendo:

a) exposição sôbre a necessidade de ser revisto o plano geral de 1934;
b) apresentação do plano de 1946 e do projeto que o aprova;
c) apresentação de projeto de lei criando o Conselho Nacional de Viação e Transporte.

a) *Exposição sôbre a necesidade de ser revisto o plano geral de 1934*

Quanto a essa parte, destaco a seguir os tópicos que mais definem a orientação adotada pelos autores do novo plano:

«O Plano Geral de Viação de 1934 constituiu, sem dúvida, a mais importante contribuição à sistematização da política de transporte no Brasil.

Parece, no entanto, ter obedecido à preocupação de dotar as várias regiões do país de um único meio de transporte — ferroviário, rodoviário ou fluvial — o que, só se justifica em relação às zonas de reduzida significação econômica, não se aplica às regiões florescentes, onde a coexistência de vários meios de transporte já se verifica e há de se verificar como conseqüência inelutável de seu desenvolvimento.

Mesmo dentro daquêle conceito é de se assinalar a indistinção em que deixou os troncos e ligações terrestres quanto à sua natureza, se ferroviárias ou rodoviárias, em que pese ao esclarecimento da ilustre comissão que elaborou o plano, de que a rodovia, em muitos casos, poderia servir como primeira etapa a realizar.

Êste último conceito, se implicasse, por ventura, em atribuir à estrada de rodagem o papel exclusivo de via pioneira, fadada a desaparecer ante à ferrovia, representaria noção já superada em face da magnífica expansão que o transporte rodoviário ostentava, mesmo naquela época».

Com o mesmo objetivo de justificar a revisão, o relatório assinala a existência do Plano *Rodoviário* Nacional, de 1944, salientando a conveniência de ser o mesmo incluído num plano geral de viação.

Refere-se também a alguns trechos ferroviários, cuja inclusão no plano aconselha, como sejam:

a) Itanguá-Bonsucesso-Engenheiro Blei;
b) Barreto-Canguçu;
c) Colégio-Piranhas-Jatobá-Terra Nova.

Continuando, aborda o relatório a evolução das condições técnicas do traçado, quer ferroviário, quer rodoviário.

Cita, a favor dessa tese, exemplos conhecidos de aplicações no Brasil, posteriores aos planos de 1934 e 1944.

Assim, a Via Anchieta, que foi projetada em 1938, adotou raio mínimo de 400 m no planalto, de 100 m na serra, e rampas máximas de 5% e 6% respectivamente. A seguir é projetada a Via Anhanguera, com raio mínimo de 2.000 m e rampa máxima de 4%.

As normas técnicas aprovadas em 1946 para o projeto de estradas de rodagem do Plano Nacional, estabeleceram raios mínimos de 340 m a 110 m e declividades máximas de 3% e 6%, conforme se tratasse de região plana ou montanhosa.

A variante ferroviária Barreto-Gravataí, iniciada durante os estudos do Plano de 1934 e concluída logo após sua aprovação, empregou raios mínimos de *300 m* e rampas máximas de *0,3%*.

A Estrada de Ferro Vitória-Minas reconstruiu grandes trechos de sua linha, substituindo rampas de *2,5%* e *2,6%* por outras de *1,0%* e *0,5%*, e raio mínimo de *85,1 m* por *202,3 m*.

A E.F.C. do Brasil reformou o ramal de S. Paulo, adotando declividade máxima de *0,5%* e raio mínimo de *687 m* em vez das condições antigas de *2,2%* e *160 m*.

A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro fez a revisão do traçado de sua linha tronco, de Campinas a Ribeirão Preto, com declividades máximas de *0,5%* e raios mínimos de *573 m*, onde antes havia rampas de *2,6%* e raios de *101 m*.

De fato êsses exemplos mostram uma evolução nas condições técnicas de traçado, nas rodovias e ferrovias, pois são mais rigorosas do que as prescritas nos planos e normas vigorantes.

Com o mesmo objetivo de caracterizar a necessidade da revisão do plano geral, há nessa parte do relatório referências a pronunciamentos de congressos técnicos e econômicos.

A êsse respeito são dignas de citação especial algumas conclusões do II Congresso Brasileiro de Engenharia e Indústria, relizado sob os auspícios do Clube de Engenharia, em 1946;

«1 — Que o Plano Geral de Viação Nacional (aprovado pelo Decreto nº 24.497, de 29 de junho de 1934) e o Plano Rodoviário Nacional (aprovado pelo Decreto nº 1.093, de 20 de março de 1944) sejam substituídos por um único: Plano Geral de Viação Nacional (P.G.V.N.);»

«2 — Que o *P.G.V.N.* procure coordenar os diversos meios de transporte mecânico, de forma a utilizar com eficiência suas diferentes características técnico-econômicas, a fim de proporcionar ao país um sistema de transportes completo, rápido, seguro e pelo menor custo tarifário;»

«11 — Que se faça com urgência o reaparelhamento completo das vias e meios de transporte e se fomente o desenvolvimento dos troncos principais de comunicação;»

«12 — Que se reserve para navegação fluvial e para as rodovias a função pioneira de vias de penetração de superficie;»

«18 — Que se desenvolva a navegação fluvial no sentido do melhor aproveitamento econômico dos rios.»

No tocante ao reaparelhamento das ferrovias e ao desenvolvimento rodoviário, a Comissão lembra as providências tomadas pelo Govêrno até aquela época.

Cita, por exemplo, a instituição dos «fundos de melhoramento e de renovação patrimonial» (Decreto-lei nº 7.632, de 12 de junho de 1945) e a criação do «fundo rodoviário» (Decreto-lei nº 8.463, de 27 de dezembro de 1945).

Cita ainda, no setor ferroviário, o Decreto-lei nº 8.894, de 24 de janeiro de 1946, que aprovou o Plano Geral de Reaparelhamento das Estradas de Ferro.

Passa em seguida o relatório a uma referência ao desenvolvimento da aviação comercial, afirmando «in verbis»:

«Conquanto a fixação de rotas aéreas não se inclua num plano geral de viação terrestre, como o ora em estudo, tem êle que assegurar o acesso por terra dos aeroportos e sua perfeita interligação com ferrovias, rodovias e aquavias».

Insiste novamente no reaparelhamento das ferrovias, transcrevendo dados estatísticos, pelos quais se evidencia o desgaste do material de tração e rodante, em face da desigualdade entre o aumento dos transportes realizados e o daquêle material, conforme os números a seguir:

PERÍODO — 1934 A 1945

Passageiros — Km	122%
Carros	10%
Toneladas — Km de bagagens, encomendas e mercadorias	102%
Vagões	23%
Toneladas — Km de passageiros, bagagens, encomendas e mercadorias	104%
Locomotivas	8%

E aí procuram os autores do plano afirmar a tese de que o problema ferroviário brasileiro é menos de extensão da rêde, do que do reequipamento de suas linhas, e da harmonia dessa rêde com os sistemas rodoviário e fluvial.

Focaliza a situação deficitária de nossas estradas de ferro, lembrando a conveniência de se baixar o custo da produção da tonelada quilômetro, pela intensificação da densidade do tráfego, pelo emprego de material rodante e de tração poderoso e eficiente e pela melhoria dos traçados e da via permanente.

Salienta, por fim que a extensão da rêde ferroviária a zonas fracamente povoadas e de escassa produção, é contrário ao aumento da densidade do tráfego; que a ida da estrada de ferro a regiões econômicamente inexpressivas, com a finalidade política e administrativa de integrar na comunidade brasileira populações que aí habitam, não tem mais a importância que antes apresentara, porque essa integração se opera pela aviação e pelo rádio; que o papel pioneiro de despertar essas zonas e aí criar riquezas, cabe às estradas de rodagem; que a extensão da rêde ferroviária brasileira, quando não exigida para interligação de sistemas regionais já existentes, deve processar-se, portanto, apenas sob critérios econômicos e eventualmente militares; que essa é a orientação a seguir-se num moderno plano de viação férrea.

Continuando na mesma ordem de idéias a Comissão faz um exame sumário do Movimento Comercial, externo e interno, para confirmar a neces-

sidade de reequipamento das ferrovias e a de se limitar a expressão linear da rêde.

Finalizam essa primeira parte do relatório algumas observações sôbre a navegação fluvial, chamando a atenção para o abandono em que a mesma se encontra e lembrando a conveniência de um programa amplo de aproveitamento do excelente sistema fluvial brasileiro. E diz mais a Comissão: «é tempo, portanto, de incluir os nossos rios navegáveis no plano de viação nacional, não apenas como um aproveitamento esporádico, com a inclusão de pequenos trechos fluviais em grandes troncos rodo ou ferroviários, mas com a constituição progressiva de um verdadeiro sistema de navegação fluvial, de características próprias e que valha por si ou por si só seja capaz de prestar assinalados serviços.»

b) *Apresentação do novo plano de 1946 e do projeto de lei que o aprova.*

De início, a Comissão refere-se a quatro mapas nos quais representa os sistemas de vias constituindo o plano:

1º mapa — conjunto dos sistemas ferroviário, rodoviário e fluvial;

2º mapa — sistema ferroviário;

3º mapa — sistema rodoviário;

4º mapa — sistema fluvial.

Declara outrossim, que o plano elaborado, sem que represente um programa de obras, é exequível dentro de uma previsão de 25 a 30 anos; que os critérios adotados para a inclusão de uma via qualquer no plano nacional, são os mesmos do plano de 1934; que a maior diferença reside na discriminação, por espécie, das vias constituindo o novo plano.
viação.

Em seguida faz algumas considerações sôbre cada um dos sistemas de viação.

No *ferroviário*, por exemplo, adotou o plano de *1934*, suprimindo, de um modo geral, os prolongamentos da rêde existente incluiu a mais a linha, já em construção, fora daquêle plano — S. Paulo — Bom Sucesso — Eng.º Blei — Rio Negro — Lages — Barreto — Canguçu — Pelotas — Rio Grande; e por fim alterou a nomenclatura dos troncos e ligações.

Quanto ao *rodoviário* aceitou o plano de *1944*, com as «modificações, acréscimos e complementos», nêle introduzidos pelo Conselho Rodoviário Nacional, no regime do Decreto-lei nº 8.463, de 27 de dezembro de 1945.

A Comissão enumera essas alterações, fazendo sôbre as mesmas diversos comentários.

As rodovias acrescidas ao plano de 1944, são as seguintes:

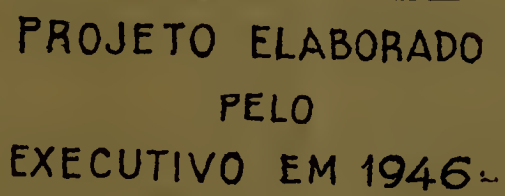
	Km
Chui-Pelotas	310
Aceguá-Bagé-S. Gabriel	210
Pelotas-Bagé-Livramento-Rosário do Sul-Uruguaiana	660
Florianópolis-Lage-Xapecó-Itapiranga	670
Fóz do Iguaçú-Pôrto Mendes	150
Ourinhos-Pôrto Mendes	620
S. Paulo-Ourinhos-P. 15 de Novembro	780
Manilha-Est. do Rio-Petrópolis	50
Niterói-Campos-Vitória-São Estevão	1.600
Campos-Leopoldina-Juiz de Fora-Caxambú	470
Matão-Frutal	310
Rio Verde-Goiânia	260
São Estêvão-Aracajú	330
Pôrto Nacional-Bananal	310
Petrolândia-Parnamirim	210
Cruzeiros do Sul-Pucalpa	150
São Luís do Tapajós-BR 16	310
Peritoró-Pôrto Franco	520
Icó-Piripiri	500
Arco Verde-Barra	160
Cajazeiras-Picos	360
Manáus-Caracaraí-Bôa Vista-Santa Helena	1.100
Macapá-Clevelândia-Oiapoque	580
Bôa Vista-Georgetown	150
	10.770

A única suprimda foi: Vacaria-Passo Fundo, com *180 Km*.

Daí o acréscimo efetivo de 10.590 Km, em relação ao plano de 1944.

No que tange ao sistema fluvial, a Comissão aceitou o excelente trabalho de um de seus membros, o General Jaguaribe Gomes de Matos, que expôs em relatório à parte, publicado, aliás, na Revista do Clube de Engenharia, um plano fluvial, por êle denominado de «Linhas fluviais de base de um sistema brasileiro de viação».

Segundo êsse plano, as linhas de base são as seguintes:

1 — Tronco Paralelo Fluvial do Nôrte: rio Amazonas;
2 — Tronco Meridiano Fluvial de Oeste: rios Paraguai, Jauru — Canal intermediário — rios Guaporé e Mamoré — estrada de ferro Madeira Mamoré — rio Madeira;

PROJETO ELABORADO

PELO

EXECUTIVO EM 1946.

ANO DE VIAÇÃO NACIONAL

A T L

O

N

CONVENÇÕES:

EXISTENTE

EM CONSTRUÇÃO

A CONSTRUIR

50 0 50 100 200 300 400 500 km

CÓPIA DO DESENHO Nº SPR 267-51 JEAN KUBLER - 1951

PLANO DE VIAÇÃO NACIONAL
(FLUVIAL)
PROJETO ELABORADO PELO PODER EXECUTIVO EM 1946

Rio, Nov. 951
E. PIRACURUCA

VENEZUELA
COLOMBIA
GUIANAS
INGLESA
HOLANDESA
FRANCESA
BOA VISTA
MACAPÁ
BELÉM
S. LUIZ
FORTALEZA
NATAL
J. PESSOA
RECIFE
MACEIÓ
ARACAJU
SALVADOR
MANAUS
PÔRTO VELHO
RIO BRANCO
PERU
BOLIVIA
PARAGUAI
ARGENTINA
URUGUAI
CUIABÁ
GOIÂNIA
B. HORIZONTE
VITÓRIA
S. PAULO
RIO
NITERÓI
CURITIBA
FLORIANÓPOLIS
PÔRTO ALEGRE
ASSUNCIÓN
BUENOS AIRES
MONTEVIDEO
OCEANO ATLÂNTICO
LEGENDA
TRECHO NAVEGAVEL
PORTO
PLANO DE VIAÇÃO NACIONAL
(FLUVIAL)
PROJETO ELABORADO PELO
PODER EXECUTIVO EM 1946

3 — Tronco Meridiano Fluvial Centro Oeste: mesmo itinerário anterior até o Guaporé — rio Sararé — Canal intermediário — rios Juruema e Tapajós;

4 — Tronco Meridiano Fluvial Central: rios Paraguai, São Lourenço, Poguba, Cogueian — Canal intermediário — rios Garças, Araguaia e Tocantins;

5 — Tronco Meridiano Fluvial Centro Leste: Rio Grande (formador do Paraná) — Canal intermediário — rio São Francisco — rio Grande (afluente do S. Francisco) — rio Preto (afluente do rio Grande) — Canal intermediário passando na Lagoa do Veredão — rios do Sono e Tocantins.

Além dêsses grandes troncos são consideradas as aquavias decorrentes das ligações por meio de canais de partilha das bacias do São Francisco, Paranaíba e Maarim, e bem assim de outras interligações. Em anexo juntamos uma relação dos canais sugeridos.

Indicou assim o Gal. Jaguaribe o seu plano fluvial, representado esquemàticamente no mapa anexo.

A Comissão declarando haver aceito, na íntegra, êsse trabalho, fez, num sentido complementar, as seguintes recomendações:

«Apresentar o trabalho ora integralmente aceito, inclusive, portanto, a carta indicativa dos anteprojetos dos canais navegáveis, que o acompanha, como um roteiro a ser seguido no desenvolvimento da execução dêsse Plano, sem limitação no tempo».

Formulou, outrossim, as recomendações que passo a transcrever:

«1 — Independentemente dos rios S. Francisco e Amazonas, para os quais a Constituição Brasileira já determina o integral aproveitamento e consigna para isso as necessárias verbas, devem os demais rios ser melhorados, obedecida a seguinte ordem de prioridade: aquêles que constituem limites internacionais, para facultar ao Brasil entrar na posse econômica de extensas regiões fronteiriças; aquêles que já facultem navegação permanente, constituindo o principal ou único meio de transporte da região; aquêles que atravessem mais de um Estado da União ou estabeleçam o sistema de comunicações com o interior do País; aquêles cuja importância econômica ou estratégica assim o justifiquem e os demais rios que já estejam integrados neste Plano, cogitando-se concomitantemente dos vários problemas correlatos para o aproveitamento integral do rio, tendo em vista, também, a irrigação das terras marginais, a defesa das populações ribeirinhas contra as inundações e o aproveitamento de energia hidráulica.

2 — O melhoramento a ser feito deverá ser progressivo e permanente, obedecendo, as várias fases do trabalho, à seguinte ordem: limpeza do leito e das margens, derrocamento de parceis, fixação das margens, balisamento,

dragagem e, finalmente, regularização do rio e aparelhamento dos portos fluviais.

3 — Deverá ser promovido o estudo intensivo e sistemático para a ligação entre as várias bacias hidrográficas, preferindo-se, desde que não haja outras considerações de caráter preferencial, as indicações constantes do plano geral diretor da navegação interior.

4 — Antes que êsse estudo para a ligação das várias bacias hidrográficas, por meio de vias navegáveis, possa vir a ficar concluído, deverá ser cogitada a construção de estradas de rodagem entre os limites de trechos navegáveis dêsses rios.

5 — Para os trabalhos preliminares de melhoramento dos rios, serão estabelecidas, em cada caso ou para cada trecho do rio, as características gerais para estabelecimento do canal de navegação, atendidos os interêsses econômicos e as condições locais, devendo, porém, em quaisquer condições ser o calado limitado num mínimo de 0,60 m, para qualquer calado do rio.

6 — Sob o ponto de vista da navegabilidade, as vias navegáveis do País devem ser, para um princípio de sistematização, classificadas em três categorias: as de terceira categoria, aquelas que oferecem possibilidade de navegação pora embarcações com 0,60 m de calado; as de segunda categoria, aquelas que oferecem possibilidade de navegação para embarcações com 1,20 m de calado; e as de primeira categoria, aquelas que oferecem possibilidade de navegação para embarcações com 1,80 m de calado.

7 — Enquanto as várias condições a serem observadas para o melhoramento de um rio não estiveram fixadas, sòmente deverá ser permitida a sua navegação por novas unidades que apresentem características compatíveis com as condições naturais do rio.

8 — Desde que sejam iniciados os melhoramentos sistemáticos das vias navegáveis, deverão ser estudadas e projetadas embarcações fluviais padrão, para todo rio ou trechos considerados, obedecidas as características das vias a que se destinarem.

9 — Essas embarcações padrão projetadas, e a cujo tipo deverão se subordinar tôdas as unidades que se destinarem às vias navegáveis consideradas, deverão ser, preferencialmente, de casco de ferro e movidas a motor Diesel ou caldeira queimando óleo.»

Para maior esclarecimento dessa exposição juntamos em anexo:

1 — Relação descritiva e nomenclatura das linhas constantes do Plano Ferroviário;

2 — Idem, idem do Plano Rodoviário;

3 — Idem, idem do Plano Fluvial;

4 — Mapa representativo do Plano Ferroviário;

5 — Idem, do Plano Rodoviário;

6 — Idem, do Plano Fluvial.

Continuando, a Comissão no seu relatório apresenta normas técnicas de caráter geral e especificações a serem observadas nas estradas incluídas no Plano Nacional de Viação.

Essas normas, na parte referente às estradas de ferro, compreendem principalmente:

1 — classificação das linhas ferroviárias;
2 — classificação dos terrenos;
3 — raios mínimos;
4 — superelevação;
5 — curvas de concordância;
6 — tangente mínima;
7 — rampa máxima;
8 — dimensões básicas das plataformas;
9 — perfís tipo de via;
10 — lastro;
11 — espaçamento de dormentes;
12 — perfís de trilhos;
13 — trens tipos;
14 — gabaritos;
15 — bitola;
16 — padronização do material rodante;
17 — tração elétrica;
18 — sinalização.

Na parte referente às estradas de rodagem, as normas compreendem:

1 — largura da pista de rolamento;
2 — acostamentos, sargetas e refúgios;
3 — taludes dos cortes e aterros;
4 — largura da faixa de domínio;
5 — velocidade diretriz;
6 — raios mínimos de curvatura;
7 — superlargura;
8 — inclinação transversal;
9 — transições;
10 — tangente mínima;
11 — declividade longitudinal, máxima e mínima;
12 — distâncias de visibilidade;
13 — construção progressiva;
14 — travessia, cruzamentos e entroncamentos;
15 — revestimento e pavimentação;
16 — cargas móveis e gabaritos para obras de arte.

Essas normas, assim formuladas, representam, como diz a Comissão, um «considerável avanço sôbre as normas anteriores».

Sugere, por fim, que elas *sejam aprovadas independentemente do Plano de Viação*.

Concluindo essa parte, a Comissão sugere projeto de lei, aprovando o Plano Nacional de Viação, e que, encaminhado à Câmara pelo Executivo, deu lugar ao projeto nº 326, ora em exame.

No relato inicial já me referi aos têrmos dessa proposição.

c) *Apresentação do projeto de lei, criando o Conselho Nacional de Viação e Transporte* — Continuando o seu relatório a Comissão passa a sugerir um projeto de lei pelo qual é instituído no País um órgão superior da administração pública, com a finalidade precípua de promover a fiel execução do Plano Nacional de Viação e a coordenação dos diversos sistemas de transporte.

Essa proposição, que tomou na Câmara o nº 327, foi transcrita, «in verbis» no início dêste trabalho.

Ao formular o projeto a Comissão declara:

«O Decreto nº 24.497, de 22 de junho de 1934, que aprovou o Plano Geral de Viação, determinou, em seu art. 4º, a constituição no Rio de Janeiro de uma Comissão permanente com o objetivo de promover a fiel realização do referido plano, coordenando pela melhor forma os transportes ferroviários, rodoviários, fluviais, marítimos e aéreos».

Observa também o fato de não haver sido posto em vigor êsse dispositivo e que a mesma finalidade deve ser conseguida, não mais com uma simples Comissão, e sim por meio de um Conselho nos moldes que ela imaginou.

V — PARECER E SUBSTITUTIVO

1. PRELIMINARES
2. SETOR FERROVIÁRIO
3. SETOR RODOVIÁRIO
4. SETOR FLUVIAL
5. SETOR AEROVIÁRIO
6. SETOR MARÍTIMO (Portos e Navegação)
7. NORMAS TÉCNICAS
8. PROJETO DE LEI APROVANDO O PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO
9. RELAÇÕES DESCRITIVAS E NOMENCLATURAS QUE FAZEM PARTE INTEGRANTE DO SUBSTITUTIVO APRESENTADO PELO RELATOR E APROVADO PELA COMISSÃO DE TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES E OBRAS PÚBLICAS.
    1. Relação descritiva e nomenclatura das estradas do Plano Ferroviário Nacional.
    2. Relação descritiva e nomenclatura das estradas do Plano Rodoviário Nacional.
    3. Relação descritiva das vias atualmente navegadas e constantes do Plano Fluvial Nacional.
    4. Relação descritiva dos canais constantes dos Planos Fluviais.
10. MAPAS ESQUEMÁTICOS REPRESENTATIVOS DOS PLANOS DE VIAÇÃO:
    1. Ferroviário
    2. Rodoviário
    3. Fluvial (incluindo os canais de interligação de bacias)

OBSERVAÇÃO: Serão organizadas e publicadas posteriormente as cartas definitivas dos planos acima mencionados e mais a carta conjunta dos Planos Terrestre e Fluvial.

V — PARECER E SUBSTITUTIVO

1. PRELIMINARES

Na introdução que acaba de ser lida, relembramos, em traços rápidos, a evolução dos transportes e a dos planos de viação no Brasil, visando apreciar o Plano de 1946, dentro dêsse critério evolutivo.

Como se viu, os dois últimos planos, o geral de 1934 e o rodoviário de 1944, representam uma fase avançada dessa evolução.

A Comissão de 1946 tomou por base lògicamente os aludidos planos; procurou harmonizá-los, integrando-os, dentro de conceitos mais modernos, num único plano.

Essa Comissão, referindo-se ao sistema viário terrestre, aceitou as condições estabelecidas pela de 1934, para a inclusão de vias no Plano Nacional.

Tais condições, dizem respeito à intercomunicação da Capital do País com as dos Estados; à interligação de troncos da rêde federal e ligação desta com a fronteira; a comunicação ao longo da fronteira ou dela afastada menos de 200 km; às exigências de ordem militar.

Êsses critérios, embora aceitáveis, são mais de natureza política e administrativa; torna-se necessária uma referência especial ao sentido econômico.

São, por isso, da maior importância as linhas ou vias ligando regiões produtivas do interior a portos marítimos ou a grandes centros industriais ou consumidores.

Vem a propósito observar-se que a Comissão, ao elaborar o seu plano, adotou êsse critério, apesar de não o incluir entre as condições explìcitamente enumeradas.

Insistimos em que há três aspectos fundamentais a serem atendidos na inclusão de uma via no Plano Nacional: o *econômico*, o *político* e o de *segurança*. Claro está que em determinados casos um dêsses aspectos se torna decisivo.

E assim se orientou a Comissão no seu trabalho, que difere do de 1934, principalmente na discriminação por espécie das vias incorporadas ao plano e pela constituição de sistemas harmônicos, mas indepedentes quanto à função própria de transporte de cada um.

Os sistemas ferroviário, rodoviário e fluvial estão represntados em gráficos apensos ao relatório; o marítimo e o aeroviário estão considerados no estabelecimento das vias terrestres, que servem aos portos e aeroportos.

Dêsse conjunto resulta o Plano proposto pela Comissão.

Convém assinalar que os autores do Plano declaram ser o mesmo exeqüível no prazo de 25 a 30 anos.

Não demonstram, porém, essa limitação, que é realmente difícil de se fazer, pois se trata de um delineamento amplo, que poderá sofrer modificações, conseqüentes a novas conquistas da técnica e a futuros desenvolvimentos econômicos; além disso, os planos de execução, subordinados aos recursos financeiros e a outras possibilidades, serão ajustados nessas diretrizes gerais, em etapas sucessivas e acompanhando a evolução do plano geral.

Estamos de acôrdo com os fundamentos do Plano elaborado pela Comisssão. Aceitâmo-lo como um trabalho de mérito e, se nele admitimos algumas alterações, estas foram decorrentes de emendas ou sugestões cuidadosamente examinadas e que se enquadram nos princípios adotados.

2. SETOR FERROVIÁRIO

No tocante às ferrovias é necessário esclarecer-se que, a exemplo do ocorrido em 1934, só figura no plano cêrca de metade das linhas existentes em tráfego.

Assim, grande parte da rêde ferroviária já construída não foi considerada satisfazendo às condições de inclusão no Plano Geral, embora muitas dessas linhas sejam de elevado interêsse econômico e devam ser mantidas, como estão, em tráfego.

E é dentro dessa orientação, com a qual estamos de acôrdo, que se podem construir novos trechos ferroviários não constantes do Plano Nacional, mas atendendo a finalidades econômicas bem definidas.

A propósito da política de expansão ferroviária, pensamos com os ilustres autores do Plano, que a função pioneira outrora exclusiva da estrada de ferro, passou aos transportes rodoviários e aeroviários.

Daí a acentuada redução feita no Plano de 1934, quanto ao desenvolvimento da rêde ferroviária nele prevista, que se substitui, em grande parte, por estradas de rodagem. Isso não impede, contudo, que, no futuro — numa evolução geral e mantida a harmonia dos diversos sistemas — venha a ser expandida a rêde de ferrovias, exercendo estas a sua função própria do transporte terrestre das «grandes massas a grandes distâncias».

Atendendo a essas razões, fizemos alguns acréscimos à rêde ferroviária proposta pela Comissão.

Cabe aqui um esclarecimento no tocante à elaboração e à existência mesmo do Plano Nacional; é o que se refere à criação do Conselho Nacional de Transporte, sugerida no projeto de lei nò 327, que será, também, como dissemos, examinado e relatado, após o 326-A. Pois a êsse órgão superior da administração caberá, entre outras atribuições, a de indicar, mediante estudos diversos, a ordem de prioridade na execução do Plano.

Assim, na hipótese de haver superposição de vias, no Plano Geral, caberá ao Conselho opinar sôbre a preferência de uma delas, no todo ou em parte, quando não julgar conveniente a sua coexistência.

No que se refere ao plano ferroviário, apreciamos *trinta e três* emendas e oferecemos *dez* subemendas, que se encontram em anexo *com as justificações e respectivos pareceres.*

Conseqüente à aceitação de emendas e subemendas, foi a rêde ferroviária constante do projeto do Executivo acrescida de aproximadamente *7.500 km,* dos quais *1.200 km* referentes a linhas em tráfego e *6.300 km* a trechos em construção ou a construir.

Dentre as primeiras, figura a ligação Campinas-Barretos-Colômbia, tronco da Companhia Paulista de Estrada de Ferro e via de comunicação com a Capital de São Paulo, da importante zona agropecuária do nordeste do Estado.

Figuram ainda vários trechos que articulam as linhas novas à rêde existente.

Dentre os trechos em construção ou a construir podem ser mencionados:

a) Paulistana-Terezina, justificado sobretudo pelo interêsse militar;

b) Campo Grande-Cuiabá, considerada aceitável para execução *oportuna,* como sendo via de acesso à Capital de Mato Grosso;

c) Jeceaba-Andrelândia, de grande significação econômica, por facilitar o transporte de minérios da importante zona central do Estado de Minas Gerais;

d) Ponta Grossa-Apucarana, destinada a servir a zona fértil e produtiva do norte do Paraná, ligando-a ao pôrto de Paranaguá;

e) Canguçu-Dilermando de Aguiar (Santa Maria), que visa oferecer transporte mais direto para o Pôrto do Rio Grande, do minério das ricas jazidas de Camaquan e dos produtos agrícolas dessa próspera região;

f) Araçuaí-Leopoldo Bulhões, que se destina a articular *oportunamente* o planalto Central de Goiás com o pôrto de Caravelas, através a Estrada de Ferro Bahia e Minas;

g) Guarapuava-Foz do Iguaçu, de expressivo interêsse econômico e militar.

Foram também incluídas alterações na nomenclatura dos troncos e ligações.

3. SETOR RODOVIARIO

Quanto ao Plano Rodoviário, a Comissão adotou, segundo vimos, o de 1944, introduzindo no mesmo os acréscimos aprovados pelo Conselho Rodoviário Nacional e que já relacionamos anteriormente.

Trata-se de um excelente trabalho em que foram atendidas as principais necessidades de transporte rodoviário, de caráter nacional.

A rêde de estradas de rodagem dêsse Plano, apresenta uma extensão de *46.000 km*, dos quais 36.000 km já figuram no Plano de 1944. É de se notar que dessa rêde Nacional estão construídos *12.000 km;* outrossim que as extensões das rodovias estaduais e municipais, em tráfego até 1950, são respectivamente de *52.000 km* e *146.000*.

Dêsse modo, o total da rêde construída no País, em estradas de várias categorias, é da ordem de *210.000 km*.

Sendo um plano de diretrizes gerais, ampliâmo-lo, sem lhe alterar os fundamentos, incluindo nêle algumas novas estradas que atendem aos mesmos interêsses gerais e correspondem às aspirações das zonas futuramente por elas servidas. As modificações, assim introduzidas no Plano, resultaram do exame de 66 emendas e da apresentação de 24 sub-emendas, feitas por esta Comissão.

Isso dará lugar a uma rêde federal com a extensão aproximada de *61.000 km*.

Dentre as estradas, cuja inclusão no Plano sugerimos, citaremos as seguintes:

1 — Ilhéus-Montes Claros-Pirapora-Uberlândia-Paranaíba-Presidente Vargas-Três Lagoas-Jupiá, que será uma transversal da região norte de Minas, pondo em comunicação o Pôrto de Ilhéus com extensa área central do País;

2 — Jupiá-Rio Verde-Goiânia-Anápolis-Formosa-Bom Jesus da Gurgueia-Floriano, que será uma longitudinal, destinada a aproximar o Nordeste com o Brasil Central e articular quatro sistemas de rios navegáveis;

3 — Belo Horizonte-Corinto- Montes Claros-Juazeiro, que será uma ligação do centro e norte de Minas Gerais à região do rio S. Francisco e permitirá mais uma comunicação direta, pelo interland, do Sul com o Norte do País;

4 — Vacaria-Passo Fundo-Santo Ângelo-São Borja, que será mais uma transversal do Estado do Rio Grande do Sul, de alta significação militar e econômica;

5 — Ilhéus-Vitória da Conquista-Brumado-Bom Jesus da Lapa-Posse, que permitirá o acesso de um pôrto marítimo ao rio S. Francisco e ao planalto central de Goiás, atravessando a região de elevado potencial econômico do sul da Bahia;

6 — Jupiá-Presidente Epitácio-Laranjeira do Sul-Cruz Alta, que será uma longitudinal, constituindo elo interior dos sistemas de transporte, estabelecidos no sentido da penetração, e que servem à extensa e importante zona, compreendida entre S. Paulo e o Rio Grande do Sul;

7 — Feira de Santana-Jacobina-Remanso-Bom Jesus da Gurgueia-Tocantinia que estabelecerá a ligação do Pôrto de Salvador com o alto Parnaíba e o médio Tocantins;

8 — Venda das Pedras-Nova Friburgo-S. Fidelis- Campos, que será uma estrada servindo a rica zona fluminense e com a dupla função de estabelecer o Rio de Janeiro e a cidade de Campos;

9 — Montes Claros-Januária-Barreiros, que será uma ligação de vários sistemas rodoviários do País, drenando a produção pecuária de extensa região para os centros industriais e consumidores;

10 — Montes Claros-Buriti-Formosa, que terá função análoga à precedente.

Além dessas rodovias, várias outras, conforme a relação apensa e o mapa correspondente, foram incluídas no Plano mediante emenda e subemenda, estando cada uma devidamente justificada no respectivo parecer.

Quanto à nomenclatura das rodovias, mantivemos o critério de as classificar em Radiais, Longitudinais, Transversais e Ligações, e bem assim o prefixo *BR* da palavra Brasil, para carcterizar as estradas federais.

As pequenas alterações feitas decorreram, na sua maior parte, dos acréscimos de novas rodovias no Plano e do mais lato significado que demos ao têrmo ligação. Aceitamos a nomenclatura proposta, por se encontrar em uso um tanto generalizado, nos documentos oficiais e nas publicações técnicas. Apesar disso, e a título de ilustração, juntamos uma outra classificação das estradas, como passamos a expor.

O projeto supõe a irradiação de estradas sòmente da Capital da República, ao passo que se poderá — considerando os aspectos sócio-econômicos e geo-políticos do Brasil — incluir mais um ponto de irradiação — a cidade de São Paulo.

Nessa classificação reservamos a primeira dezena da ordem numérica para as estradas irradiando do Rio de Janeiro e a segunda dezena para as que irradiam de S. Paulo; quanto às demais, a numeração está assim distribuída:

Longitudinais	21 a 40
Transversais	41 a 70
Ligações	71 em diante

Indicamos para a radial *número um* (*BR-1*) a estrada Rio-São Paulo, que, ligando os dois maiores centros da vida brasileira, pode ser considerada a base de todo o nosso sistema rodoviário. A seguir, no sentido do movimento dos ponteiros do relógio, vem a numeração das outras rodovias partindo do Rio de Janeiro.

Em São Paulo, a primeira radial, ou BR-11, é a *estrada São Paulo-Santos;* e, no mesmo sentido, da esquerda para a direita, são numeradas as demais que se iniciam na Capital de São Paulo.

Como sugere o projeto, as longitudinais estão numeradas de leste para oeste, e as transversais e ligações de norte para o sul.

Assim formulamos a nomenclatura, que se vê discriminada em relação anexa.

4. SETOR FLUVIAL

No que se refere às aquavias a Comissão adotou, segundo vimos, o plano organizado pelo Gal. Jaguaribe de Matos, acrescentando a êsse trabalho algumas recomendações de ordem geral.

São carcterísticas dêsse plano: o aproveitamento dos rios considerados navegáveis, a interligação de bacias hidrográficas por meio de canais de partilha e a independência relativa do transporte fluvial.

Ao elaborar os demais planos terrestres, a Comissão procurou harmonizá-los com o fluvial, conservando, tanto quanto possível, a autonomia de cada um dos meios de transporte.

As recomendações feitas pela Comissão objetivaram a melhoria dos rios navegáveis, aconselhando o estabelecimento de uma ordem de prioridade e a conveniência de estudos sistemáticos de nossos rios.

Estamos de acôrdo com essas sugestões e julgamos que o Govêrno, tendo a colaboração do Conelho Nacional de Transporte, deverá organizar um programa, com visão larga, de melhoramentos de rios, compreendendo estudos topo-hidrográficos, fluviométricos, regularização de regime, limpeza, derrocamento, canalização, balisamento, transposição de obstáculos, construção e aparelhamento de portos, etc. além de normas relativas a tipos de embarcações e à exploração comercial. Isso não exclui, está claro, o aproveitamento amplo ou integral dos cursos dágua, que abrange outras finalidades além da navegação.

Tanto mais se impõe essa verdadeira política da água, quanto sabemos das necessidades de transporte de vastas regiões cujo desenvolvimento depende quase exclusivamente da utilização da extensa rêde fluvial do país, que se avalia em cêrca de *34.300 km* suscetíveis de navegação.

Essa rêde, aliás, está, em grosso modo, assim distribuída:

	km
Bacia Amazônica	18.400
Bacia do Prata	5.500
Bacia do São Francisco	2.600
Bacia Maranhense	2.800
Bacia do Parnaíba	2.700
Bacia da Lagoa dos Patos	1.000
Bacia dos Rios da Costa Leste	1.300
	34.300

Sem dúvida o planejamento e a realização que se impõem para o Brasil utilizar efetivamente os seus rios, exigem recursos especiais e organização administrativa adequada. A êsse respeito convém salientar a louvável iniciativa Constitucional, destinando recursos financeiros para a «Recuperação do Vale do São Francisco, e a Valorização Econômica da Amazônia».

Em relação ao plano fluvial, ora examinado, houve apenas uma emenda, que sugeria não considerar incluído na rêde navegável o rio Gurgueia, devido ao seu regime, que, em estiagem prolongada, impede pràticamente a navegação. Não obstante isso e considerando as possibilidades de futuras obras de regularização — mantivemos a sua inclusão no Plano, rejeitando a emenda.

Nessas condições, somos favoráveis à aceitação do Plano Fluvial, segundo o apresentou a Comissão.

5. SETOR AEROVIÁRIO

Relativamente às aerovias a Comissão declarou que as estradas do Plano servem a todos os aeroportos e bases aéreas. De fato, houve essa louvável preocupação do entrosamento dos vários sistemas de transporte, na elaboração do Plano.

Entretanto, dada a importância do transporte aéreo e seu atual desenvolvimento no Brasil, é indispensável que se cogite, para o mesmo, de um plano diretor.

Efetivamente as linhas aéreas nasceram e prosperaram em função das vantagens que determinadas zonas oferecem ao transportador.

Até hoje, a influência do Govêrno neste setor tem se feito sentir, apenas, através da concessão de subvenções para algumas linhas do interior, com o objetivo de desbravamento das regiões ou com o intuito de estabelecer comunicações com pontos longínquos do país, deficientemente servidos de outros meios de transporte.

Assim ocorreu, de início, com as linhas do Amazonas e do Acre, depois com as do Oeste, e, modernamente, com as do Oiapoque, Rio Branco, Rio Negro, Purus e Juruá.

A rota do litoral se desenvolveu expontâneamente por ser a que maiores possibilidades oferece ao transportador.

Essa rota nasceu, aliás, do tráfego internacional da Europa e da Norte América, iniciado nos primórdios da aviação comercial pelas Companhias Generale Aeropostale (francêsa), Lufthansa (alemã) e Pan American Airwaks (norte-americana). Só recentemente é que pela necessidade de disciplinar os serviços de proteção ao vôo, organizou a Diretoria de Rotas Aéreas do Ministério da Aeronáutica *um plano de aerovias nacionais* o qual, por falta de entrosamento com outros órgãos interessados, fixou-se apenas nas necessidades daquela proteção, deixando de parte outros aspectos do pro-

blema igualmente relevantes, como sejam o econômico, o da ampliação do aparelhamento e pavimentação dos aeroportos e o da construção de vias de acesso a essas instalações.

O plano de aerovias, cujo traçado teve por base as rotas já estabelecidas pela preferência do tráfego comercial, cobre todo o território brasileiro com uma rêde de vias aéreas nas direções norte-sul e este-oeste. Prevê, igualmente, a proteção ao vôo para o desenvolvimento das linhas comerciais periférias e de penetração, bem como para as rotas de desbravamento, cuja exploração exige o amparo de subvenções governamentais.

Traçado o plano de aerovias, é necessário adotar-se uma ordem preferencial para o seu aparelhamento, seja no que se refere à proteção ao vôo, seja no que diz respeito aos aeroportos.

Essa ordem de prioridade pode ser estabelcida pelo Conselho Nacional de Transporte. O mapa anexo mostra a situação atual das linhas aéreas regulares.

Cabe, aliás, esclarecer que são consideradas «linhas aéreas regulares» aquelas que obedecem a escala e horários prefixados e devidamente autorizados ou aprovados pela autoridade competente, excluindo-se da aludida designação todos os vôos sem horários, escalas obrigatórias ou os de aeronaves particulares, inclusive os chamados vôos de taxi aéreo.

Nas aerovias Norte-Sul existem em exploração as linhas do litoral e as que, com origem no Rio de Janeiro e em São Paulo, demandam o Norte do País pelo vale do Tocantins e pelas rotas diretas.

As aerovias Este-Oeste são cobertas pelas chamadas linhas do Oeste (Rio-Mato Grosso), via São Paulo e via Goiânia, além das que demandam o Oeste do Paraná e as que, partindo de Pôrto Alegre, vão ter à fronteira com a República Argentina.

No rumo Este-Oeste cabe ainda assinalar, como uma das mais importantes, a rota amazônica, que, partindo de Belém, acompanha o curso do grande rio até as fronteiras com a Colômbia e o Perú.

As demais são aerovias de interligação ou de penetração, convindo salientar que estas já estão sendo voadas pelas linhas de Rio Branco, Rio Negro, Juruá e Purus, tôdas subvencionadas. Nenhuma das atuais aerovias reune integralmente as condições exigidas para garantir completa eficiência à navegação aérea.

Para que uma aerovia satisfaça plenamente todos os requisitos de eficiência, confôrto e segurança, é indispensável que possua aeroportos devidamente aparelhados e em número suficiente para assegurar o necessário apôio ao tráfego aéreo. É preciso, além disso, que o serviço de proteção ao vôo esteja devidamente equipado e organizado, o que não se dá em muitos casos.

Para que as aerovias sejam, como devem, caminhos seguros de veículo aéreo, é indispensável que se estabeleça um programa de construção e aparelhamento de aeroportos.

PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO
~ AEROVIÁRIO ~
LINHAS REGULARES
LINHAS AÉREAS EM TRÁFEGO
VENEZUELA
GUIANAS
COLOMBIA
PERÚ
BOLIVIA
PARAGUAI
ARGENTINA
URUGUAI
AMAZONAS
PARÁ
MATO GROSSO
GOIÁS
MARANHÃO
PIAUÍ
CEARÁ
BAHIA
S. CATARINA
R. G. DO SUL
T. DO RIO BRANCO
T. DO AMAPÁ
T. DO ACRE
T. DO GUAPORÉ
MANAUS
BOA VISTA
RIO BRANCO
P. VELHO
CUIABÁ
GOIÂNIA
BELO HORIZONTE
SALVADOR
RECIFE
NATAL
JOÃO PESSOA
MACEIÓ
ARACAJU
VITÓRIA
RIO DE JANEIRO
SÃO PAULO
FLORIANÓPOLIS
PORTO ALEGRE

Torna-se necessário, para êsse fim, a organização, em bases autônomas, da Aeronáutica Civil, conforme tive, aliás, a oportunidade de sugerir no projeto de lei nº 1.307, de 1951.

À vista dessas circunstâncias e dada a rápida expansão dos serviços aéreos, parece-me que o respectivo plano, nesta primeira fase, seja elaborado e aprovado pelo Poder Executivo, com a audiência do Conselho Nacional de Transporte.

6. SETOR MARÍTIMO (PORTOS E NAVEGAÇÃO)

A situação geográfica do Brasil, seu tipo continental e banhado por um único oceano, numa extensão de cêrca de 9.000 km, dá aos seus portos marítimos importância fundamental na organização de todos os sistemas de transporte. São êles pontos focais do intercâmbio comercial, quer exterior, quer interior.

Cada pôrto tem a função econômica primordial de atender ou servir a uma determinada zona interlândia, que dêle se beneficia e vem a ser tributária quanto aos transportes.

Daí a necessidade de se considerar, num Plano de Viação, o sistema portuário, que deverá ser convenientemente planejado, tendo-se em vista o desenvolvimento e as possibilidades econômicas das regiões servidas.

A classificação dos portos, as suas instalações, o seu aparelhamento, enfim, as obras necessárias a que satisfaçam as exigências da navegação, nas suas diversas categorias — serão, na base dêsse planejamento, incluídos em programas de execução.

Além dos portos marítimos há os fluviais, que devem merecer também especial atenção, coiforme acentuamos ao tratar do setor fluvial.

Quanto ao transporte marítimo, a sua importância, como vimos, decorre das características geográficas e das condições geo-econômicas do País, incluindo-se entre elas a distribuição demográfica e as dificuldades de ordem financeira relativas à construção de rodovias e ferrovias.

Assim, no Brasil, a acentuada predominância da ecúmeno marítima sôbre a continental dá ao transporte por mar destacado valor.

Daí os cuidados e atenções especiais com que devem ser considerados os problemas da navegação costeira e de longo curso.

Para isso é indispensável a existência de um planejamento, compreendendo as rotas marítimas, a frota de transporte e a organização administrativa dos serviços.

É de se notar que, em geral, o sistema de transportes por água apresenta dois elementos fundamentais — a via pròpriamente, seja marítima, fluvial ou lacustre, e os meios de transporte ou a frota de navegação.

Tem-se, portanto, de um lado o preparo e o aparelhamento da via, para o que já dispomos de um órgão técnico especializado — o Departamento

Nacional de Portos, Rios e Canais — e de outro lado a exploração comercial dos transportes, que vem sendo controlada pela Comissão de Marinha Mercante.

Aproveitamos o ensejo para lembrar que, a propósito dêsse assunto, urge providências do Govêrno, para as quais há valiosos estudos, inclusive os consubstanciados no projeto de lei nº 719, de 1951, da autoria do nobre deputado Armando Falcão.

7. NORMAS TÉCNICAS

Segundo já dissemos, a Comissão organizadora do Plano de Viação fêz acompanhar o seu relatório de um estudo sôbre normas técnicas a serem adotadas nas ferrovias e rodovias e sugere que as mesmas «sejam aprovadas independentemente do Plano de Viação».

O assunto é, de fato, pela sua natureza, mais da alçada do Poder Executivo.

Essas normas, estabelecendo critérios e fixando limites para elementos caracterítsicos das vias e dos materiais, só podem ser objeto de estudos especializados que atendam à rápida evolução da técnica, os recursos da indústria e os interêsses dos usuários ou consumidores.

Tais normas são técnico-industriais e visam a eficiência dos serviços.

Quer sejam de qualidade ou de execução não devem figurar no corpo da Lei.

Esta deve, entretanto, considerá-la de um modo indireto pela autorização legal dada ao Executivo para as aprovar.

Salientamos aqui a *uniformização* das *bitolas ferrvoiárias*, que é, como sabemos, da maior importância para o Brasil.

Sem nos determos na análise dessa questão, por ser das mais conhecidas e debatidas nos meios técnicos do país, diremos apenas que, para a indispensável uniformização, os estudos e investigações de ordem técnico-econômica aconselham a preferência da *bitola* de *1,60 m*.

E louvamos o critério sugerido pela Comissão, de se resolver progressivamente o problema, isto é, o de se adotar a nova bitola, por etapas assim indicadas:

a) Em primeira etapá a bitola de 1,60 m se estenderá à rêde total da Estrada de Ferro Central do Brasil — Companhia Paulista de Estradas de Ferro — Estrada de Ferro Santos-Jundiaí e na construção do tronco ferroviário S. Paulo-Pôrto Alegre.

b) Em segunda etapa o alargamento progressivo da bitola de 1,00 m para 1,60 m deverá se estender nos troncos principais e ramais de maior importância da Estrada de Ferro Sorocabana — Rêde Viação Paraná-Santa Catarina — Viação Férrea Rio Grande do Sul — Estrada de Ferro Leopoldina — Rêde Mineira de Viação — Companhia Mogiana — Estrada de

Ferro oroeste do Brasil — Estrada de Ferro Araraquara — Estrada de Ferro de Goiás.

A classificação dos troncos principais destas estradas e ordem de prioridade de execução deverá ser determinada pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, em reunião conjunta com as aministrações ferroviárias das estradas interessadas.

c) Em terceira etapa o alargamento progressivo de bitola de 1,00 m para 1,60 m deverá se estender aos troncos principais da rêde de 1,00 m, anteriormente, a partir da Estrada de Ferro Central do Brasil para o sul.

d) Em quarta etapa o alargamento progressivo de bitola de 1,00 m para 1,60 m deverá se estender aos troncos principais da rêde de 1,00 m, preferìvelmente em prosseguimento do Sul para o Norte do país.

e) Em quinta etapa o alargamento progressivo de bitola de 1,00 m para 1,60 m deverá se estender a todos os troncos secundários e linhas subsidiárias da rêde geral do país, de forma a uniformizar a bitola do Brasil em bitola de 1,60 m.

Embora estejmos de acôrdo com essa orientação, julgamos que êste assunto, como os demais atinentes às normas técnicas, só deverá ser regulado em ato do Poder Executivo, para isso devidamente autorizado.

8. PROJETO DE LEI APROVANDO O PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

Êste projeto, como está referido no relatório que fizemos inicialmente, consta de seis artigos, e foi examinado em 1950 pelas Comissões de Justiça e de Transportes. A primeira opinou pela constitucionalidade do projeto, sugerindo apenas a suspensão do art. 2º por tê-lo considerado dispensável. E isto o fêz ao apreciar a emenda nº 1, da autoria do deputado Lopes Cançado, que acrescentara um parágrafo ao aludido artigo. Estamos de acôrdo com êsse parecer.

A Comissão de Transportes propôs acrescentar-se ao art. 1º o parágrafo único, em que se declara não serem pontos obrigados as localidades intermediárias indicadas nas diretrizes gerais das vias, cujos traçados estão ainda sujeitos a estudos.

Concordamos igualmente com essa inclusão.

De nossa parte o que propomos, quanto ao texto do projeto, é sòmente a modificação do título do Plano, do qual se deve suprimir a palavra «Geral», por ser redundante e desnecessária. Assim, a denominação mais própria será:

PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

Por êsses motivos e considerando as alterações que introduzimos nos planos e nas respectivas nomenclaturas e relações descritivas, apresentamos um substitutivo ao projeto de Lei nº 326-A, nos seguintes têrmos:

PROJETO DE LEI Nº

Aprova o Plano Nacional de Viação.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o Plano Nacional de Viação, representado e descrito nos seguintes documentos, que com êste baixam, rubricados pelo Ministro da Viação e Obras Públicas:

a) quatro cartas do Brasil, com a indicação das vias de transporte, incluídas no Plano Nacional de Viação e nas quais se representam: na 1ª, o plano ferroviário; na 2ª, o plano rodoviário; na 3ª, o plano fluvial e na 4ª o plano no seu conjunto.

b) relações descritivas dessas vias de transporte.

Parágrafo único. As localidades intermediárias constantes das relações mencionadas na letra *b* dêste artigo não devem ser consideradas como pontos obrigatórios, pois são apenas usadas para definir as diretrizes gerais das estradas, cujo traçado definitivo será fixado no estudo particular de cada um delas.

Art. 2º Os Estados e Municípios só poderão construir ou conceder vias de transporte incluídas no Plano Nacional de Viação, após prévia audiência e aprovação do Govêrno Federal.

Art. 3º As vias de transporte incluídas no Plano Nacional de Viação ficam, sejam quais forem os seus regimes de concessão e de propriedade, subordinadas às especificações e normas técnicas aprovadas pelo Govêrno Federal.

Art. 4º O Plano Nacional de Viação deverá ser revisto de cinco em cinco anos.

Art. 5º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em de dezembro de 1951.

9. RELAÇÕES DESCRITIVAS E NOMENCLATURAS QUE FAZEM PARTE INTEGRANTE DO SUBSTITUTIVO APRESENTADO PELO RELATOR E APROVADO PELA COMISSÃO DE TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES E OBRAS PÚBLICAS.

1. RELAÇÃO DESCRITIVA E NOMENCLATURA DAS ESTRADAS DO PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL

(Substitutivo apresentado pelo Relator da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, Deputado Édison Passos).

Troncos principais

1º) *Tronco Principal Norte (T.P.N.)*

Rio de Janeiro-São Luís:

Rio de Janeiro — Juiz de Fora — Belo Horizonte — Corinto — Montes Claros — Monte Azul — Brumado — Paraguaçú — Mundo Novo — Bonfim — Juazeiro — Petrolina — Paulistana — Terezina — São Luís.

2º) *Tronco Principal Central (T.P.C.)*

Rio de Janeiro-Tocantins:

Rio de Janeiro — Belo Horizonte — Corinto — Pirapora — Formosa — Peixe.

3º) *Tronco Principal Oeste (T.P.O.)*

Rio de Janeiro-Araguaiana:

Rio de Janeiro — Barra do Piraí — Barra Mansa (Angra dos Reis) — Lavras — Iguatama — Goiandira — Leopoldo Bulhões — Goiânia — Araguaiana.

4º) *Tronco Principal Sul (T.P.S.)*

Rio de Janeiro-Rio Grande:

Rio de Janeiro — Barra Mansa — São Paulo — Bom Sucesso — Engenheiro Bley (Curitiba) — Rio Negro — Lages — Barra do Jacaré — Barreto — Pelotas — Rio Grande.

5º) *Tronco Principal Transcontinental* (*T.P.T.*):

Santos-Corumbá:

Santos (pela Estrada de Ferro Santos-Jundiaí) — São Paulo — Campinas — Baurú — Três Lagoas — Campo Grande — Corumbá.

Troncos secundários

1º) *Tronco Bahia-Natal* (*T.1*):

Salvador — Alagoinhas — Aracajú — Propriá — Colégio — Palmeira dos Índios — Paquevira (Glicério) — Recife — João Pessoa — Natal.

2º) *Tronco Circular do Nordeste* (*T.2*):

Petrolina — Terra Nova — Salgueiro — Missão Velha — Arrojado —Piquet Carneiro (Girau) — Crateús — Teresina.

3º) *Tronco Bahia-Minas-Goiás* (*T.3*):

Ponta d'Areia (Caravelas) — Teófilo Otoni — Araçuaí — Montes Claros — Pirapora — Paracatú — Cristalina — Leopoldo Bulhões — Anápolis.

4º) *Tronco Rio de Janeiro-Vitória-Minas* (*T.4*):

Rio de Janeiro — Campos — Vitória — Presidente Vargas — Belo Horizonte.

5º) *Tronco São Paulo-Goiás* (*T.5*):

Santos — Mairinque — Itú — Campinas — Mogi Mirim — Ribeirão Preto — Uberaba — Araguari — Goiandira.

6º) *Tronco Sete Quedas do Rio Paraná* (*T.6*):

Santo Antônio — Botucatú — Ourinhos — Apucarana — Pôrto Dom Carlos — Guaira — Pôrto Mendes

7º) *Tronco São Paulo-Livramento* (*T.7*):

São Paulo — Santo Antônio — Ianguá — Itararé — Jaguariaiva — Pôrto União — Marcelino Ramos — Passo Fundo — Cruz Alta — Santa Maria — Cacequí — Livramento

8º) *Tronco Central Paranaense* (*T.8*):

Paranaguá — Curitiba — Pôrto Amazonas — Riozinho — Guarapuava — Foz do Iguaçú.

9º) *Tronco Litoral Catarinense* (*T.9*):

São Francisco — Joinvile — Itajaí — Florianópolis — Imbituba — Tubarão (Laguna) — Araranguá — Torres — Pôrto Alegre.

10º) *Tronco Pôrto Alegre-Uruguiana* (*T.10*):

Pôrto Alegre — Barreto — Cachoeira do Sul — Santa Maria — Dilermando de Aguiar — Cacequí — Uruguaiana.

11º. *Tronco Rio Grande-São Borja* (*T.11*):

Rio Grande — Pelotas — Canguçú — Caçapava — S. Sepé — Dilermando de Aguiar (S. Maria) — Santiago — S. Borja.

Ligações

L 1 — Belém — Bragança.

L 2 — Tucuruí — Marabá.

L 3 — Luís Corrêa — Campo Maior.

L 4 — Camocim — Sobral.

L 5 — Fortaleza — Sobral — Crateús.

L 6 — Fortaleza — Piquet Carneiro (Girau).

L 7 — Arêa Branca — Sousa.

L 8 — Natal — Angicos — S. Rafael.

L 9 — João Pessoa — Campina Grande — Patos — Sousa — Arrojado.

L10 — Recife — Arcoverde — Salgueiro.

L11 — Lourenço Albuquerque — Urucú — Palmares.

L12 — Colégio — Piranhas — Jatobá — Terra Nova.

L13 — Palmeira dos Índios — Maceió — Paquevira (Glicério).

L14 — Salgado — Jaremoabo — Paulo Afonso.

L15 — Paraguaçú — Cachoeira — Salvador.

L16 — Cachoeira — Alagoinhas — Bonfim.

L17 — Cachoeira — Cruz das Almas — Santo Antônio de Jesús.

L18 — Ilhéus — Ubaitaba — Jequié — Contendas.

L19 — São Roque — Nazaré — Santo Antônio de Jesús — Jequié.

L20 — Anápolis — Formosa.

L21 — Presidente Vargas — Nova Era (Itabira).

L22 — Ibiá — Uberaba.

L23 — Belo Horizonte — Divinópolis — Garças.

L24 — Divinópolis — Perdões — Lavras — Três Corações — Campanha — Pouso Alegre — Bandeirantes — Vargem — Caitituba — Campo Lindo.

L26 — São Gonçalo do Sapucaí — Caldas — Poços de Caldas — Aguaí.

L27 — Catiara — Patos de Minas.

L28 — Japeri — Getulândia.

L29 — Jeceaba — Andrelândia.

L30 — Rio de Janeiro — Três Rios — Ubá — Ponte Nova — Ouro Preto — São Julião — Sabará.

L31 — Juiz de Fora — Francisco Campos.

L32 — Benfica — Lima Duarte — Bom Jardim — Pouso Alegre — Mogi Mirim.

L33 — Campo Grande — Cuiabá.

L34 — Campo Grande — Ponta Porã.

L35 — Campinas — Barreto — Colômbia.

L36 — Rubião Júnior — Baurú.

L37 — Ourinhos — Presidente Epitácio.

L38 — Jaguariaíva — Marques dos Reis.

L39 — Itanguá — Bom Sucesso.

L40 — Jaraguá — Rio Negro — Pôrto União.

L41 — Pôrto Amazonas — Ponta Grossa — Apucarana.

L42 — Itajaí — Blumenau — Rio do Sul — Trombudo — Canoas — Uruguai.

L43 — Passo Fundo — Barra do Jacaré.

L44 — Cruz Alta — Santa Rosa.

L45 — São Borja — Uruguaiana — Quaraim.

L46 — Livramento — D. Pedrito — São Sebastião.

L47 — Alegrete — Quaraí.

L48 — Basílio — Jaguarão.

L49 — Santiago — São Luís — Cerro Azul.

L50 — Pôrto Velho — Guajará Mirim.

2. RELAÇÃO DESCRITIVA E NOMENCLATURA DAS ESTRADAS DO PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL

(Substitutivo apresentado pelo Relator da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, Deputado Édison Passos)

Designação	Principais pontos de passagem
	Radiais
BR-1	Rio — Entroncamento (Av. Brasil)
BR-2	Rio — São Paulo — Curitiba — Lajes — Pôrto Alegre — Jaguarão
BR-3	Rio — Petrópolis — Juiz de Fora — Belo Horizonte — Montes Claros — Lençois — Juazeiro
BR-4	Rio — Terezópolis — Muriaé — Teófilo Otoni — Feira de Santana
BR-5	Rio — Campos — Vitória — Ubaitaba — Cachoeira — Feira de Santana
	Longitudinais
BR-11	João Pessôa — Recife — Maceió — Aracajú — Feira de Santana
BR-12	Natal — Batalhão — Arcoverde — Petrolândia — Salvador
BR-13	Fortaleza — Russas — Icó — Salgueiro — Jatinã — Canudos — Feira de Santana
BR-14	Belém — Guamá — Pôrto Franco — Porangatú — Ceres — Anápolis — Goiânia — Frutal — Ourinhos — Iratí — Cruz Alta — São Gabriel — Livramento
BR-15	Macapá — Clevelândia — Oiapoque — Guiana Francêsa.
BR-16	Santarém — Cuiabá — Rondonópolis — Campo Grande — Pôrto D. Carlos
BR-17	Venezuela — Bôa Vista — Manaus
BR-18	Anápolis — Formosa — Posse — Barreiras — Bom Jesus — Floriano
BR-19	Goiânia — Rio Verde — Pôrto Pres. Vargas — Pôrto Epitácio Laranjeiras do Sul — Cruz Alta
	Transversais
BR 21	São Luís — Peritoró — Grajaú — Pôrto Franco
BR-22	Fortaleza — Piripiri — Terezina — Peritoró — Belém
BR-23	João Pessoa — Batalhão — Cajazeiras — Icó — Piripiri — Luís Correia
BR-24	Lavras do Mangabeira — Picos — Balsas — Carolina

Designação	Principais pontos de passagem
BR-25	Recife — Arcoverde — Salgueiro — Parnamirim — Petrolina
BR-26	Maceió — Petrolândia — Parnamirim — Br-24
BR-27	Aracajú — Jeremoabo — Canudos — Juazeiro
BR-28	Salvador — Feira de Santana — Lençóis — Barreiras — Taguatinga — Peixe — Ilha de Bananal
BR-29	Cuiabá — Porto Velho — Rio Branco — Cruzeiro do Sul — Perú
BR-30	Cuiabá — Poconé — Cáceres — Mato Grosso
BR-31	Vitória — Belo Horizonte — Frutal — Canal de São Simão Jataí — Rondonópolis — Cuiabá
BR-32	São João da Barra — Campos — Muriaé — Miraí — Cataguazes — São João Nepomuceno — Juiz de Fora — Caxambú — Araraquara
BR-33	Santos — São Paulo — Araraquara — São José do Rio Preto — Campo Grande — Corumbá
BR-34	São Paulo — Ourinhos — Pôrto Epitácio — Rio Brilhante — Pôrto Murtinho
BR-35	Paranaguá — Curitiba — Laranjeiras do Sul — Cascavel — Foz do Iguaçú
BR-36	Florianópolis — Lages — São Miguel do Oeste
BR-37	Pôrto Alegre — São Gabriel — Uruguiana
BR-38	Pelotas — Bagé — Livramento — Uruguiana
BR-39	Feira de Santana — Jacobina — Remanso — Bom Jesus — Pedro Afonso — Br-14.
BR-40	Ilhéus — Vitória da Conquista — Brumado — Caetité — Lapa — Correntina — Posse
BR-41	Montes Claros — Formosa — Anápolis — Ceres — Xavantina — Cuiabá
BR-42	Ilhéus — Pedra Azul — Montes Claros — Patos de Minas — Prata Paranaíba
BR-43	Vacaria — Passo Fundo — Cruz Alta — São Borja
	Ligações
BR-51	Caxias — Colinas — Br-24
BR-52	Teresina — Picos — Petrolina
BR 53	Russas — Nova Cruz — Cabedelo
BR-54	Jataí — Rio Verde — Itumbiara — Monte Alegre de Minas
BR-55	São Paulo — Belo Horizonte
BR-56	Frutal — Araraquara
BR-57	Barra Mansa — Três Rios
BR-58	Resende — Caxambú
BR-59	Curitiba — Florianópolis — Pôrto Alegre
BR-60	Bôa Vista — Guiana Inglêsa
BR-61	Itaituba — Br-16
BR 62	Jatobal — Marabá — Br-14

Designação	Principais pontos de passagem
BR-63	Lábrea — Humaitá
BR-64	Jaguaribe — Currais Novos
BR-65	Petrolândia — Garanhuns — Br-25
BR-66	Tucano (Br-13) — Ribeira do Pombal (Br-12)
BR-67	Pôrto Artur — Vale do Rio Xingú
BR-68	Montes Claros — Barreiras
BR-69	Governador Valadares — Montes Claros
BR-70	Espinosa — Salinas — Itinga — Br-4
BR-71	Uberlândia — Monte Alegre de Minas — Canal de São Simão
BR-72	Jataí — Xavantina
BR-73	Linhares — Nova Venécia — Teófilo Otoni
BR-74	Aquidauana — Nioaque — Bela Vista
BR-75	Bragança — Poços de Caldas — Muzambinho — Araxá — Patos de Minas
BR-76	Lorena — Piquete — Itajubá — Pouso Alegre — Poços de Caldas
BR-77	Pindamonhangaba — Campos do Jordão — Itajubá — São Lourenço — Vidinha
BR-78	Cambuquira — Lambarí — São Lourenço — Vidinha
BR-79	Virgínia — Cruzeiro — Itanhandú — Pouso Alto — Vidinha
BR-80	Barbacena — São João del Rey — Lavras — Nepomuceno
BR-81	Caxambú — Francisco Sales — São João del Rey
BR-82	Leopoldina — Cataguazes — Ubá — Ponte Nova — São Domingos do Prata
BR-83	Areal — Leopoldina — Muriaé
BR-84	Venda das Pedras — São Fidelis — Campos
BR-85	Niterói — Manilha
BR-86	Dourados — Ponta Porã
BR-87	Ourinhos — Pôrto Mendes — Cascavel
BR-88	Papanduva — Blumenau — Itajaí
BR-89	Lages — Blumenau — Joinville — São Francisco do Sul
BR-90	Lages — Tubarão
BR-91	São Gabriel — Bagé — Aceguá
BR-92	Pelotas — Chuí

3. RELAÇÃO DESCRITIVA DAS VIAS ATUALMENTE NAVEGADAS E CONSTANTES DO PLANO FLUVIAL NACIONAL

Rio	Trecho Navegável
Amazonas	Belém a Benjamin Constant
Negro	Manaus a Tupuraquá
Branco	Da concluência a Caracaraí
Juruá	Da confluência a Cruzeiro do Sul
Tarauacá	Da confluência a Tarauacá
Purús	Bôca do Purús a Sena Madureira
Acre	Bôca do Acre a Brasiléia
Madeira	Da confluência a Porto Velho
Maués	Parintins a Maués
Tapajós	Santarém a Barra
Xingú	Da confluência a Vitória
Autáz	Bôca do Autaz a Castelo
Tocantins	Belém a Peixe
Araguaia	São José do Araguaia a Baliza
Mamoré-Guaporé	Guarajá-Mirim a Mato-Grosso
Mearim	São Luís a Barra do Corda
Pindaré	Da confluência a Monção
Itapecurú	Da fóz a Colinas
Grajaú	Da confluência a Grajaú
Parnaíba	Tutóia a Santa Filomena
Balsas	Uruçui a Balsas
Gurguéia	Da confluência a Lagoa Paraná
Baixo São Francisco	Penedo a Marechal Floriano
Médio São Francisco	Pirapora a Juazeiro
Paracatú	Da confluência a Buriti
Corrente	Da confluência a Santa Maria da Vitória
Rio Grande	Da confluência a Barreiras
Preto	Da confluência a São Marcelo
Pardo	Da foz ao Salto Verruga
Mogí-Pardo	De Porto Ferreira a Pontal
Sapucaí	Da Porto Sapucaí a Porto Cubatão e de Porto Fama a Porto Carmo do Rio Claro
Jequitinhonha	Da fóz ao Salto Grande
Doce	Da fóz a Governador Valadares
Paraíba do Sul	Da São João da Barra e São Fidélis
Grande	Ribeirão Vermelho e Capetinga
Iguaçú	Porto União a Porto Amazonas

Rio	Trecho Navegável
Itajaí-Açu	Da fóz a Blumenau
Jacuí	Porto Alegre a D. Francisca
Taquari	Da confluência a Lageado
Gravataí	Da confluência a Gravataí
Cal	Da confluência a Montenegro
Sinos	Da confluência a São Leopoldo
Camaquã	Da fóz a São José do Patrocínio
Uruguai	Uruguiana a São Izidoro
Ibicuí	Da confluência a São Pedro do Sul
Paraguai	Porto Saestre a Corumbá
Paraguai	Corumbá a Cáceres
Taquarí	Da confluência a Herculânea
Cuiabá	Da confluência a Cuiabá
São Lourenço	Da confluência a São Lourenço
Paraná	Fóz do Iguaçú a Porto Mendes
Paraná	Guaira a Tibiriçá
Paraná	Tibiriçá a Jupiá
Pardo-Anhaduí	Tibiriçá a Porto Tupi
Ivanheíma	Da confluência a Guaçú
Iguatemí	Da fóz a Antônio João
Amambaí	Da fóz a Amambaí
Maranjaí	
Samambaia	
Baracuí	
Pirabebê	
Dourados .	
Curupaí	
Guaiarí	
Brilhantes	Da fóz a Pôrto Rosa Soares

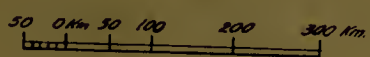
1 — O canal formado pela ligação do rio Tartarugas, que desagua no Oceano, ao lago Tartarugas; sésse, pelo rio Genipapocú, ao lago Ararí; e daí à baía de Marajó pelo rio Arari. Êsse sistema forma um canal contínuo através a ilha de Marajó, melhorando as suas condições de saneamento e permitindo que as pequenas embarcações que demandam o pôrto de Belém e possam fazer em tempo mais curto e com maior segurança, do que fazendo através da costa norte da Ilha de Marajó, passando pelo cabo Manguarí;

2 — O cnal de Carijó, ligando as baías de Cuman e São Marcos, no Estado do Maranhão e pondo em comunicação os rios que desaguam nestas baías;

3 — Os canais de Santa Maria e Pomonga, ligando assim o vale do Vasa Barris ao do Japaratuba;
4 — O conal de Goiana, com a extensão de 6.000 m, ligando a cidade de Goiana ao Capiberibe-Mirim;
5 — Ocanal Laguna-Ararnaguá, ligando essas duas cidades, e cujo primeiro trecho Laguna-Jaguaruna, já se encontra concluído. Êsse capal se prolongará até a lagôa dos Patos, permitindo assim que o carvão do Estado do Sul, venha ter facilmente aos portos carvoeiros de Laguna ou de Imbituba;
6 — O canal de Varadouro, ligando as zonas de Iguapé e Cananéa ao porto de Paranaguá;
8 — O canal ligando o rio Preto ao rio do Sono (O primeiro. na bacia do São Francisco e o segundo na bacia do Tocantins) através a lagôa do Veredão);
9 — O canal ligando o rio Manuel Alves (da bacia do Tocantins) ao rio das Balsas, afluente do Parnaíba;
10 — O canal ligando o rio Preto (afluente do São Francisco) ao rio Gurguéia (afluente do Parnaíba);
11 — O canal Jaurú-Guaporé;
12 — O canal Sararé-Juruena (Guaporé-Tapajós);
13 — O canal Cogueiau--Caiamo (São Lourenço-Garças);
14 — O canal Lambarí-Rio dos Patos (Rio Grande-Alto São Francisco);
15 — O canal Paraíba-Tieté;
16 — O canal Vacacaí-Ibiaú (Jacuí-Ibicuí);
17 — O canal Urubú-Rio Vermelho (Araguaia-Tocantins);
18 — O canal Lageado-Santana (Tocantins-Grajaú);
19 — O cnal Parnaíba-Itapicurú (Terezina-Cxias);
20 — O canal Águas Verdes-Marimbondo (Sapucaí-Rio Grande);
21 — O canal Coxim-Camapoã (Taquari-Pardo);
22 — O canal Nioac-Brilhante (Miranda-Ivaheina);
23 — O canal entre os rios Uruguai e Iguaçú;
24 — O canal entre os rios Iguaçú e Paraná;
25 — O canal entre os rios. Ribeira de Iguapé e Iguaçú;
26 — O canal entre os rios Itajaí do Norte e Negro;
27 — O canal entre os rios das Velhas e Acre.

10. MAPAS ESQUEMÁTICOS REPRESENTATIVOS DOS PLANOS DE VIAÇÃO

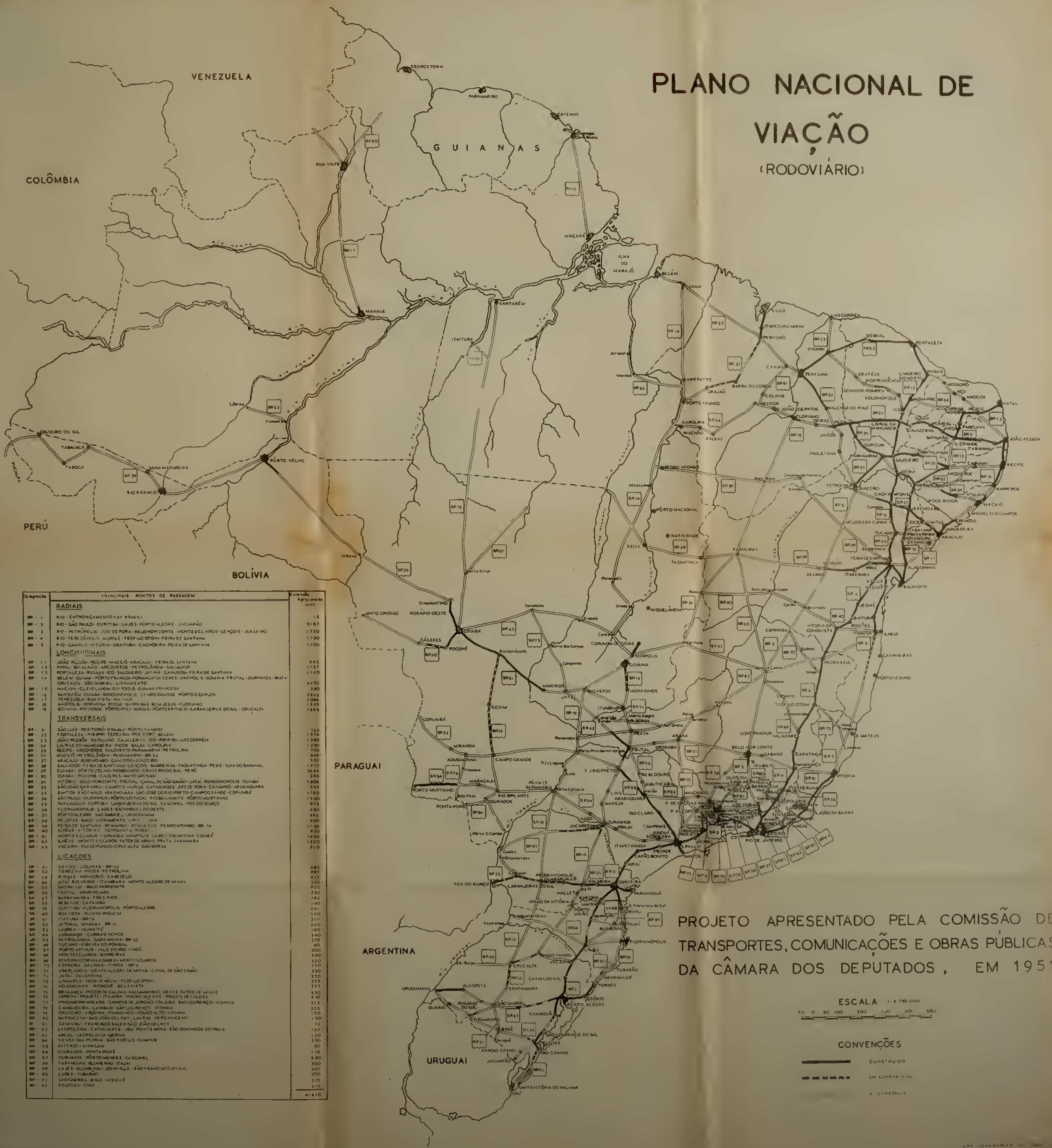
1. Ferroviário
2. Rodoviário
3. Fluvial (incluindo os canais de interligação de bacias)

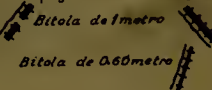
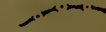
S. LUIZ
TPN
COROATÁ
L. CORRÊA
L3
L2
PIRIPIRI
CAMOCIM
ITAPIPÓCA
SOBRAL
L5
FORTALEZA
50 0 Km 50 100 200 300 Km.

CAMARA DOS DEPUTADOS
PLANO FERROVIÀRIO NACIONAL
SUBSTITUTIVO APRESENTADO PELO RELATOR
DA COMISSÃO DOS TRANSPORTES
DEPUTADO EDISON PASSOS
1951
LEGENDA
VENEZUELA
COLÔMBIA
GUIANAS
HOLANDESA
FRANCESA
RIO BRANCO
BÔA VISTA
AMAPÁ
MACAPÁ
I. de Marajó
BELEM
S. LUIZ
FORTALEZA
TERESINA
NATAL
J. PESSÔA
RECIFE
MACEIO
ARACAJÚ
SALVADOR
MANÁUS
BRASIL
ACRE
RIO BRANCO
GUAPORÉ
BOLIVIA
PERÚ
CUIABÁ
GOIÂNIA
B. HORIZONTE
VITÓRIA
NITEROI
RIO DE JANEIRO
S. PAULO
CURITYBA
FLORIANOPOLIS
P. ALEGRE
PARAGUAI
ASSUNCION
ARGENTINA
URUGUAI
BUENOS AIRES
MONTEVIDÉO
ATLÂNTICO

ANO NACIONAL DE VIAÇÃO

(RODOVIÁRIO)

JETO APRESENTADO PELA COMISSÃO DE
NSPORTES, COMUNICAÇÕES E OBRAS PÚBLICAS,
CÂMARA DOS DEPUTADOS, EM 1951

DPR · JEAN KÜBLER · DEZEMBRO 1951

PLANO NACIONAL DE
VIAÇÃO
(RODOVIÁRIO)
VENEZUELA
COLÔMBIA
GUIANAS
PERÚ
BOLÍVIA
PARAGUAI
ARGENTINA
URUGUAI
RADIAIS
LONGITUDINAIS
TRANSVERSAIS
LIGAÇÕES
PROJETO APRESENTADO PELA COMISSÃO DE
TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES E OBRAS PÚBLICAS,
DA CÂMARA DOS DEPUTADOS, EM 1951
ESCALA
CONVENÇÕES

A I S
G. Valadares
Rio Doce
ZONA LITIGIOSA
SANTO
ESPIRITO
B. HORIZONTE
VITÓRIA
Rib. Vermelho
S. Fidelis
S. João da Barra
RIO DE JANEIRO
NITEROI
RIO DE JANEIRO
A T L A N
O
N
LEGENDA
Trecho de rio navegado
(dependendo de limpeza e de outros trabalhos de conservação)
Trecho de rio navegavel
(dependendo de obras de adaptação)
Salto, Cachoeira, Leito empedrado
(a contornar mediante canal lateral)
Canal indicado (ante projéto)
(para ligação de rios navegaveis, de bacias opostas ou da mesma bacia)
Estrada de Ferro de transposição de cachoeiras
(que será aproveitada para o transporte das chatas com a respectiva carga, de uma para a outra secção navegavel do rio, ao encontro dos rebocadores.) Essas estradas serão adaptadas para a bitola de 1,60, nos termos do Plano Ferroviário.
Em projeto
Em trafego
Bitola de 1 metro
Bitola de 0,60 metro
Localidade de término de navegação
Capital de estado, no Brasil
Fronteira internacional
Limite de estado brasileiro

PLANO
DE
VIAÇÃO NACIONAL
(FLUVIAL)
PROJETO ELABORADO PELO
PODER EXECUTIVO
EM
1946-47
ESCALA
LEGENDA
OCEANO ATLÂNTICO
GUIANA INGLESA
GUIANA HOLANDESA
GUIANA FRANCESA
TERRITORIO DO RIO BRANCO
TERRITORIO DO AMAPÁ
AMAZONAS
PARÁ
MARANHÃO
PIAUÍ
CEARÁ
RIO GRANDE DO NORTE
PERNAMBUCO
ALAGOAS
SERGIPE
BAHIA
TERRITORIO DO GUAPORÉ
TERRITORIO DO RIO BRANCO ACRE
MATO GROSSO
GOIÁS
MINAS GERAIS
ESPIRITO SANTO
SÃO PAULO
RIO DE JANEIRO
PARANÁ
SANTA CATARINA
RIO GRANDE DO SUL
BÔA VISTA
MACAPÁ
MANAUS
BELEM
S. LUIZ
TEREZINA
FORTALEZA
NATAL
J. PESSÔA
RECIFE
MACEIÓ
ARACAJÚ
SALVADOR
PÔRTO VELHO
CUIABÁ
GOIÂNIA
B. HORIZONTE
VITORIA
NITERÓI
RIO DE JANEIRO
S. PAULO
CURITIBA
PÔRTO ALEGRE

VI — EMENDAS AO PLANO FERROVIARIO NACIONAL

EMENDA Nº 3

Autor: Munhoz da Rocha.

«*Substitua-se na Relação Descritiva e Nomenclatura das Estradas do Plano Ferroviário Nacional, o nº 4, Tronco Principal Sul (T.P.S.) pelo seguinte: Tronco Principal Sul (T.P.S.) Rio de Janeiro-São Paulo-Curitiba-Rio Negro-Lajes-Barreto-Canguçu, Pelotas-Rio Grande*».

JUSTIFICAÇÃO

Altera-se nessa linha tronco apenas o trecho de São Paulo a Rio Negro que ao invés de orientar-se por Bom Sucesso e Engenheiro Bley irá diretamente a Curitiba.

Em discursos pronunciados no Plenário nas sessões de 7 e 8 de abril do corrente ano, publicados no *Diário do Congresso Nacional* de 12 de abril, pás. 2.822 a 2.824, demonstrei que a ligação normal com o Sul deve passar por Curitiba, centro político, cultural, comercial, industrial, rodoviário e brevemente, ferroviário, do Paraná.

Há encurtamento da linha, que passar por Curitiba.

O Engenheiro Celso David do Vale estudou o traçado que terá 430 quilômetros.

Sala das Sessões, em 10 de junho de 1949. — *Munhoz da Rocha.*

PARECER

A emenda altera nessa linha tronco o trecho São Paulo-Rio Negro que, ao invés de se orientar por Bom Sucesso e Engenheiro Bley, irá diretamente a Curitiba, e daí a Rio Negro.

A alteração é desaconselhável porquanto seria necessário atravessar o vale do rio Ribeira e o divisor Ribeira-Iguaçu, com diferenças de nível que levariam a linha a extensos desenvolvimentos para conservar faixas de declividades econômicas, com acentuado afastamento da diretriz geral do traçado.

Durante os estudos da linha por Bom Sucesso e Engenheiro Bley, executados pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro nos anos de 1944 a 1949, ficou evidenciado que as possibilidades de um traçado direto, de condições técnicas favoráveis, eram pequenas.

Uma nova linha entre São Paulo e Curitiba, sem passar por Bom Sucesso, terá que se ajustar em grande extensão às vertentes orientais da Serra do Paranapiacaba e serpear pelo maciço montanhoso que vai da serra do Guarahú, perto de Xiririca (cota 55) até a Serra Negra (cota 600) e daí pelos rios Pardo e Taquara, até Curitiba (cota 908). Isto exigirá inflexões notáveis que, além de desviarem a linha de sua diretriz geral, concorrerão para um primeiro estabelecimento de alto custo, se forem cumpridas as condições técnicas indicadas pelo Plano Nacional de Viação em estudos.

Assim sendo, a modificação sugerida não deve prevalecer, mantendo-se o traçado pelo trecho original São Paulo-Bom Sucesso-Engenheiro Bley (Curitiba)-Rio Negro.

Quanto ao restante do traçado, isto é, o trecho seguinte Rio Negro-Lajes-Barreto-Canguçu-Pelotas-Rio Grande, que a emenda conserva, cabe ponderar que o reconhecimento Pelotas-Rio Grande, efetuado pelo 2º Batalhão Ferroviário, mostrou inconveniência do traçado Barreto-Canguçu-Pelotas, na parte em que a linha se aproxima de Canguçu.

A linha mais indicada será a que deixe Canguçu pelo lado do poente e siga pela baixada em demanda de Pelotas, evitando-se com isto a travessia das fraldas da serra do Canguçu, alta de 420 metros.

Conforme o proposto na emenda nº 94, o trecho ferroviário existente, Pelotas-Canguçu faz parte do traçado geral Pelotas-Canguçu-Caçapava-São Sepé-Dilermando de Aguiar (Santa Maria).

À vista do exposto, opino pela rejeição da emenda e pela aprovação da seguinte subemenda:

SUB-EMENDA Nº 3 — Co.

«*Substitua-se no Plano Ferroviário Nacional o Tronco Principal Sul (T.P.S.) pelo seguinte: Tronco Principal Sul (T.P.S.) Rio de Janeiro-Barra Mansa-São Paulo-Bom Sucesso-Engenheiro Bley (Curitiba)-Rio Negro-Lajes-Barreto-Pelotas-Rio Grande*».

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 4

Autores: Monteiro de Castro e Leopoldo Maciel.

«*Acrescente-se, na Relação Descritiva e Nomenclatura das Estradas do Plano Ferroviário Nacional, e onde convier, a ligação seguinte*:

4 ... *Iguatama (Garças)-Piumbi-Passos*».

JUSTIFICAÇÃO

Essa ligação virá pôr em contacto zonas importantes de São Paulo e Minas.

Sala das Sessões, em de junho de 1949. — *Monteiro de Castro*. — *Leopoldo Maciel*.

PARECER

A região de maior densidade ferroviária no Brasil é a do triângulo Rio de Janeiro-São Paulo-Belo Horizonte, onde se estabeleceu a parte mais importante das indústrias pesadas do país. A ligação proposta virá completar a base ferroviária São Paulo-Belo Horizonte e porá em contacto zonas das mais ricas de São Paulo e de Minas Gerais, estabelecendo ao mesmo tempo uma ligação direta entre Ribeirão Preto e Belo Horizonte, sem os longos percursos atuais. A extensão a construir é apenas de 150 quilômetros.

O traçado sugerido pela emenda é aceitável. A Comissão de Transportes em 1950, apresentou uma sub-emenda, acrescentando o trecho, em tráfego, Passos-Ribeirão Preto, dando assim o cunho de ligação que deve ter a linha, para efeito de sua inclusão no Plano Ferroviário Nacional.

À vista disso, concluo pela aprovação da sub-emenda, assim redigida:

SUB-EMENDA Nº 4 — Co.

«*Inclua-se no Plano Ferroviário Nacional a seguinte ligação* :

L. ...*Iguatama (Garças)-Piũi-Passos-Ribeirão Preto*».

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Édison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 6

Autor : Leopoldo Maciel.

«*Acrescente-se, na Relação Descritiva e Nomenclatura das Estradas do Plano Ferroviário Nacional, a seguinte ligação* :

L ... *Catiára-Patos de Minas*».

JUSTIFICAÇÃO

Êsse trecho de estrada, que virá ligar ao T.P.O. um centro econômico do maior valor, como produtor e ponto de irradiação, por proposta governamental, e aprovação desta Câmara, consta do projeto do Plano Salte, com verba suficiente para o seu início e conclusão.

O Govêrno, que tem demonstrado tanto interêsse por aquela fértil região de vastas terras fosfatadas, vem incentivando ali, com resultado mais do que satisfatório, a cultura do trigo e de cereais outros em grande escala.

A produção da zona, que aumenta, ano por ano, em proporções que chamam a atenção dos nossos governantes, tem necessidade de um escoadouro e transporte mais barato.

E estamos certos de que, essa ligação virá tornar o próprio T.P.O. em si, mais econômico.

A sua inclusão no P.N.V. impõe-se, portanto.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1949. — *Leopoldo Maciel.*

PARECER

A linha que constitui assunto da emenda teve seus estudos iniciados pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro em 1949, consoante o disposto na Lei nº 749 de 27 de junho de 1949, que concedeu verba para custear a sua construção.

O trecho, com a extensão de 83.838 km, já está em construção.

Trata-se de uma linha não prevista no Plano de Viação de 1934 e nem no de 1946, achando-se atacados até 31 de dezembro de 1950 cêrca de 46 quilômetros de leito.

Não possui características de ligação e sim de um ramal que escoará para a Rêde Mineira de Viação, e por ela para o litoral, os produtos de uma zona riquíssima e produtora de trigo, tolhida na sua capacidade de expansão pela exigüidade dos meios de transporte.

A Comissão de Transportes, em 1950, aprovou uma sub-emenda estendendo a linha até Pirapora e dando-lhe característicos de uma ligação entre a E. de F. Central do Brasil e a Rêde Mineira de Viação.

Não é, porém, aconselhável, êsse prolongamento ferroviário até Pirapora, com a extensão de cêrca de 200 km, visto que o escoamento dos produtos da região faz-se de preferência pela Rêde Mineira de Viação, ficando servida a área interessada além de Patos por um sistema rodoviário.

Concluo, portanto, pela rejeição da sub-emenda e pela aprovação da emenda, assim redigida:

Emenda nº 6

«Inclua-se no Plano Nacional de Viação a ligação :

L. Catiára-Patos de Minas».

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA Nº 15

Autor: José Bonifácio.

«Substitua-se, na «Relação Descritiva e nomenclatura das Estradas do Plano Ferroviário Nacional», na parte I — Troncos Principais os itens 2º e 3º pelos seguintes:

2º — Tronco principal central (T.P.C.) — Santos-Tocantins.

Santos-São Paulo-Araguari-Anápolis-Niquelândia-Peixe (Extremo navegável superior do rio Tocantins).

Observação: Tem de comum com o T.P.T. a Seção Santos-São Paulo.

3º — Tronco principal leste-oeste (T.P.L.O.)-Vitória-Araguaiana.

Vitória-Governador Valadares-Belo Horizonte-Corinto-Pirapora-Paracatú-Cristalina-L. Bulhões-Goiânia-Araguaiana (rio Araguaia).

Observação: Tem de comum com o T.P.N. a Seção Belo Horizonte-Corinto».

JUSTIFICAÇÃO

O tranco principal central T.P.C. Santos-Tocantins, proposto na emenda, em substituição ao do projeto, constituirá, articulado com a navegação do Tocantins, a principal via de transporte ferroviário, longitudinal e seguindo muito de perto a direção de um meridiano terrestre.

Prevendo a ligação Anápolis-Niquelândia-Peixe, a emenda visa atender também a região mineira de Goiás facilitando o escoamento por ferrovia.

O tronco principal leste-oeste T.P.L.O. Vitória-Araguaiana, proposto na emenda, em substituição ao «tronco principal oeste T.P.O.» do projeto, constituirá um verdadeiro tronco transversal, na direção próxima de um paralelo terrestre, que atenderá importantes e ricas zonas como as dos municípios mineiros de João Pinheiro, Patos e Paracatú, onde há terras em condições excepcionais para cultura do trigo e onde as matas evistentes representam um abastecimento importante de madeiras para a Central do Brasil e demais estradas de ferro da região. Além dessas vantagens, há a de mais rápida e fácil remuneração do capital invertido na sua construção.

Futuramente, êsse tronco poderá ainda ser prolongado pelo Estado de Mato Grosso na direção de Cuiabá.

Sala das Sessões, em 12 de junho de 1949. — *José Bonifácio.*

PARECER

A emenda altera denominações e modifica diretrizes de dois troncos principais indicados no plano em estudo.

Com isso ela introduz novo critério para essa denominação, pois que, a Comissão técnica tomou por base, para individualizar os troncos principais — Norte, Sul, Central e Oeste — a cidade do Rio de Janeiro, como ponto inicial. Apenas o tronco transcontinental foge a êsse critério.

Não vejo, por ora, conveniência de se alterar as denominações constantes do plano, para os troncos principais, cujas diretrizes devem ser mantidas.

Julgo, entretanto, aceitável a ligação sugerida — Leopoldo Bulhões, Cristalina, Paracatú, Pirapora — a qual, juntamente com a ligação, Pirapora, Montes Claros, Araçuaí, e o trecho em tráfego da E. F. Bahia e Minas de Araçuaí a Ponta da Areia (Caravelas), — dará lugar a mais um tronco ferroviário, de grande importância para as regiões atravessadas dos Estados da Bahia e Minas Gerais.

Fazendo, porém, êsse trecho parte do novo tronco, Bahia-Minas-Goiás, a que se refere a sub-emenda nº 29-Co, fica prejudicada a emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 16

Autor: Munhoz da Rocha.

«Inclua-se entre as ligações, a Ligação ferroviária:

Cornélio Procópio-Congoinhas-Ventania-Joaquim Murtinho-Curitiba».

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de Ligação já incluída no Plano Salte, em vista de aprovação de emenda de minha autoria. Como declarou o relator da Comissão de Finanças, Dep. Ponce de Arruda, deve essa ligação ficar incluída no Plano Geral de Viação Nacional.

Nos meus discursos de 7 e 8 de abril do corrente ano, provei a necessidade da sua construção, pois consulta substancialmente os interêsses nacionais, a ligação direta do Norte do Paraná, a região brasileira de produção agrícola mais intensa, com o litoral, através de Curitiba.

De Curitiba a Paranaguá, a Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina (L. 27) cuja eletrificação já se iniciou, pode ainda por vários anos, dar vasão à produção paranaense em busca do litoral.

Para ter-se uma idéia da importância dessa ligação, já estudada pelo Engenheiro Antônio B. Cavalcante, basta aludir-se ao seguinte:

Estrada de Ferro em tráfego Curitiba-Cornélio Procópio 665 km

Estrada de Ferro projetada já incluída no Plano Salte 415 km

Resulta daí um encurtamento de 250 km.

Sala das Sessões, 10 de junho de 1949. — *Munhoz da Rocha*.

PARECER

A finalidade desta emenda é ligar diretamente a região do Estado do Paraná, de mais intensa produção agrícola, com o litoral, através de Curitiba, evitando os 665 quilômetros de estrada de ferro em tráfego que são hoje necessários para vencer a distância entre Cornélio Procópio e Curitiba.

A Emenda nº 18, estabelecendo a ligação Apucarana-Ponta Grossa, aparelha muito melhor o sistema ferroviário paranaense, porquanto, com menor quilometragem da linha a construir, em zona de potencial agrícola mais acentuado, vai reduzir muito mais o percurso atual por estradas de ferro, atingindo a mesma finalidade.

Uma vez que proponho a aprovação da Emenda nº 18, considero prejudicada a Emenda nº 16 em causa.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 17

Autor: Munhoz da Rocha.

«Substitua-se a Ligação ferroviária (1.27) *Paranaguá-Curitiba-Engenheiro Bley-Ponta Grossa, pelo Tronco Secundário «Oeste Paranense» que poderá ser* (T.9) *Paranaguá-Curitiba-Pôrto Amazonas-Riozinho-Guarapuava-Foz do Iguaçú»*.

JUSTIFICAÇÃO

A ligação Pôrto Amazonas-Riozinho está estudada e projetada há muitos anos. determinando um encurtamento superior a 100 km entre Riozinho e Curitiba, e, portanto, entre Guarapuava e Curitiba.

Aceita esta emenda, a Ligação (L.27) será: Pôrto Amazonas-Ponta Grossa, pois os demais trechos da L.27 ficarão incorporados ao T.9.

Restam poucos quilômetros para completar a ligação Riozinho-Guarapuava iniciada pelo Govêrno do Paraná em 1928 hoje incorporada à Rêde Viação Paraná-Santa Catarina.

Uma vez construída a ligação Pôrto Amazonas-Riozinho, impõe-se a continuação em busca das barrancas do Rio Paraná, alcançando a Fôz do Iguaçú. É esta uma ligação estudada há mais de 20 anos pelo Engenheiro J. Moreira Garcez que demonstrou a evidência e superioridade dessa linha sôbre outra qualquer que se pretenda construir em busca do Rio Paraná e Paraguai. Já no século passado, o grande Rebouças foi um entusiasta dessa ligação, observando o fato de Antonina e Assunção estarem no mesmo paralelo.

Sala das Sessões, em 10 de junho de 1949. — *Munhoz da Rocha*.

PARECER

Com esta emenda introduz-se no Plano Geral de Viação de 1946, ora em estudos, um novo tronco secundário que se formará pelo trecho em tráfego Paranaguá-Curitiba-Pôrto Amazonas e seu prolongamento no sentido do paralelo a partir de Pôrto Amazonas, passando em Riozinho e Guarapuava e indo até Foz do Iguaçú.

O trecho ainda não construído, Pôrto Amazonas-Foz do Iguaçú irá atravessar zona de grande significação econômica e política, permitindo o acesso ferroviário, em futuro não muito remoto, às barrancas do rio Paraná, em Foz do Iguaçú.

A inclusão do tronco sugerido no Plano Ferroviário Nacional é aceitável, mantendo-se, entretanto, a ligação L-26, entre Pôrto Amazonas e Ponta Grossa e seu prolongamento até Apucarana.

Concluo, assim, pela aprovação da seguinte submenda:

SUBEMENDA Nº 17-Co.

«a) *Inclua-se no Plano Ferroviário Nacional o tronco secundário: T ... Oeste Paranaense :*

Paranaguá-Curitiba-Pôrto Amazonas - Riozinho - Guarapuava - Foz do Iguaçu.

b) Modifique-se a ligação L-26 para Pôrto Amazonas-Ponta Grossa-Apucarana».

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA Nº 18

Autor : Munhoz da Rocha.

«*Inclua-se entre as Ligações, à Ligação ferroviária : Apucarana-Ponta Grossa*».

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se, como indiquei, em meus discursos de 7 e 8 de abril, de uma obrigação contratual da Estrada de Ferro São Paulo-Paraná, de concessão do Govêrno paranaense.

O Govêrno Federal encampou aquela Estrada de Ferro, incorporando-a à Viação Paraná-Santa Catarina, e não pode, com justiça, fugir à obrigação de construir essa ligação.

Apresentei emenda ao Plano Salte, nêsse sentido, a qual não foi aceita, alegando-se a sua não inclusão no Plano Geral de Viação Nacional. É o que agora se pleiteia. O Plano Geral não pode ficar alheio a essa ligação. A inclusão do ramal determinará, pelo art. 4º, a sua subordinação às especificações e normas técnicas aprovadas pelo Govêrno Federal.

Essa ligação é mais um imperativo do Tronco Sete Quedas do Rio Paraná (T.4) pois virá sangrar, em caminho, o tráfego de tronco, sob todos os aspectos, de grande importância, ligando-o ao sistema ferroviário paranaense, e, em conseqüência, tornando mais fácil o acesso ao litoral.

Sala das Sessões, em 10 de junho de 1949. — *Munhoz ..da Rocha.*

PARECER

A linha que a Emenda nº 18 advoga vai estabelecer em território paranaense uma ligação ferroviária, há muito reclamada, entre a região de Guaíra-Apucarana e o pôrto de Paranaguá, dispensando o longo desvio que lhe é impôsto pela rêde ferroviária de São Paulo no trajeto até o mar pela Sorocabana e Estrada de Ferro Norte do Paraná.

A zona do Estado do Paraná a ser beneficiada pela linha sugerida tem possibilidades econômicas altamente ponderáveis, sobretudo no que se refere à exploração de madeiras, a lavoura do café e a cultura de cereais.

A linha é de tão grande importância para o aproveitamento dos recursos naturais da zona norte do Paraná, que o próprio Estado, vem de algum tempo, procurando construí-la, mediante entendimentos com o Govêrno Federal.

A inclusão, portanto, da linha Apucarana-Ponta Grossa no Plano Ferroviário Nacional, é medida de grande alcance. Figura ela, aliás, na ligação Pôrto Amazonas-Ponta Grossa-Apucarana, proposta na subemenda nº 17-Co; por êsse motivo a presente emenda fica prejudicada.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 19-A

Autor : Alencar Araripe.

«*Inclua-se na Relação Descritiva e Nomenclatura das Estradas do Plano Ferroviário Nacional* :

III — Ligações : L ... Missão Velha-Salgueiro».

JUSTIFICAÇÃO

O prolongamento da Rêde de Viação Cearense, da estação de Missão Velha, na região do Cariri, em direção a Salgueiro, no interior de Pernambuco, consta de plano antigo, que não deve absolutamente ser abandonado

Feita a projetada ligação — Joazeiro-Petrolina — Salgueiro-Recife, — de acôrdo com a emenda ora oferecida ligar-se-ia o Ceará a dois Estados (Pernambuco e Bahia) e se punha, por tal modo, o Nordeste em comunicação ferroviária com o sul do país.

PARECER

A emenda sugere o prolongamento da Rêde de Viação Cearense, da estação de Missão Velha (Ceará) até Salgueiro (Pernambuco), onde passará a linha tronco de penetração da Rêde Ferroviária do Nordeste (ex-Great Western). Êsse pequeno prolongamento com cêrca de 70 km, permitirá a articulação, pelo *hinterland* dos sistemas ferroviários do Nordeste e dará continuidade, ainda pelo interior, à comunicação com o sul do país.

Daí a importância e a conveniência da ligação proposta.

Está ela, porém incluída entre as linhas que sugiro na Subemenda número 24-Co. (inclusão no Plano do Tronco Circular do Nordeste), ficando assim prejudicada.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 22

Autor : Fernando Nóbrega e outros.

«*Art. Fica incluída no plano ferroviário nacional* a *estrada de Bananeiras* a *Picuí, no Estado da Paraíba*».

JUSTIFICAÇÃO

Não se pode deixar à margem, quando se pretende rever o plano de viação nacional, o prolongamento da estrada de ferro central da Paraíba. Ganhando a zona do brejo, ela estacionou na cidade de Bnaneiras, zona brejeira de intensa produção agrícola. Desde 1924 que essa ferrovia não se movimentava. Com os orçamentos votados pelo Parlamento, nos três últimos exercícios vem figurando dotação para isso. E no final do ano passado os serviços foram reiniciados, portanto, vinte e quatro anos depois vem tal ligação favorecer uma das regiões mais ricas e férteis do nordeste brasileiro. Depois, alcançando Picuí, atinge a zona do minério, por excelência. Vimos quanto exportamos na guerra, quanto foi a nossa contribuição nesse sentido para o triunfo das democracias no mundo. E Picuí, no nordeste, foi o ponto alto da exportação e da riqueza do subsolo. Mas a falta de transporte tudo dificulta. Precisamos não perder a ocasião de incluir a ligação Bananeiras a Picuí, no Plano ferroviário nacional. Êste é o objetivo desta emenda.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1949. — *Fernando Nobrega* e outros.

PARECER

Trata-se do prolongamento do ramal da Rêde Ferroviária do Nordeste (ex-Great Western) — Itamataí-Bananeiras — de modo a atingir, ainda na Paraíba, a localidade de Picuí. Tem a linha, cuja construção já foi iniciada,

cêrca de 100 km. Dado o seu caráter de ramal, embora possa ser a mesma construída, não convém, dentro da orientação adotada pelo estudo em aprêço, que seja ela incluída no Plano Nacional.

E para essa construção haverá possibilidades financeiras, principalmente nos recursos destinados a obras do Polígono das Sêcas.

Assim, sou contrário a aprovação da emenda, por se tratar da inclusão da linha referida no Plano Nacional de Viação.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 24

Autor : Leão Sampaio.

«Plano Ferroviário. I Troncos Principais. Substitua-se o Tronco Principal — norte (T.P.N.) Rio de Janeiro a São Luís pelo seguinte : 1º) Tronco Principal norte (T.P.N.) Rio de Janeiro a São Luís : Rio de Janeiro-Juiz de Fora-Belo Horizonte-Corinto-Alagoinhas-Joazeiro-Petrolina-Missão Velha-Giráu-Crateus-Terezina-São Luís. E acrescente-se mais um tronco, o Tronco Principal Nordeste (T.P.N.E.) ocupando o segundo lugar na ordem de relação dos Troncos Principais: Tronco principal nordeste (T.P.N.E.) Rio de Janeiro a Fortaleza : Rio de Janeiro-Juiz de Fora-Belo Horizonte-Corinto-Alagoinhas-(Salvador)-Aracajú-Maceió-Recife-João Pessoa-Fortaleza.

Observações : Entre o T.P.N. e o T.P.N.E. existe o longo trecho comum que se estende do Rio de Janeiro a Alagoinhas. Os 2º, 3º, 4º e 5º *troncos passam, respectivamente, a constituir os* 3.º, 4.º, 5.º e 6.º *Troncos».*

JUSTIFICAÇÃO

O acréscimo de mais um tronco principal, que sugerimos através da presente emenda, ao plano ferroviário, consiste na incorporação ao mesmo de dois novos trechos ferroviários ainda por construir. Constituiria um dêsses trechos a ligação — Giráu-Crateus, para que o orçamento vigente consigna dotação de Cr$ 1.350.000,00. O outro trecho seria representado pelo prolongamento da Rêde de Viação Cearense, a partir de Missão Velha em busca da ferrovia Recife-Petrolina. Incorporadas que fôssem ao Plano as duas ligações em aprêço, do que resultaria, como vimos, a formação de novo Tronco Principal, as comunicações entre São Luís, Terezina, da Estrada de Ferro Sobral, de um lado e Recife, Bahia e o Sul do País, do outro, tornar-se-iam mais fáceis e mais rápidas, por ser menor a distância a percorrer e orientado o seu percurso em sentido centrípeto.

Sala das Sessões. — *Leão Sampaio*.

PARECER

A emenda sugere a substituição do Tronco Principal Norte por outro, em cujo traçado inclui os novos trechos Giráu-Crateus e Salgueiro-Missão Velha.

Estou de acôrdo com a necessidade de modificação da diretriz escolhida para o referido tronco e também com a inclusão dos novos trechos, citados no Plano Nacional de Viação.

Indico, porém, outra solução que me parece mais aconselhável para a nomenclatura das linhas que se dirigem ao Norte e Nordeste do País ou ali se situam.

O Tronco Principal Norte deve orientar-se na direção de Terezina (Piauí) e São Luís (Maranhão) como foi previsto no Plano de 1934, mantendo-se para isso comunicação ferroviária entre Petrolina e Terezina.

Em complemento a êsse tronco principal, sugiro dois troncos secundários, um próximo ao litoral e o outro em forma circular, mais ao centro, bem como as ligações que os intercomunicam.

Nestas condições, apresento a seguinte:

SUBEMENDA Nº 24-Co.

«I — Substituam-se, no Plano Ferroviário Nacional:

a) O Tronco Principal Norte pelo seguinte: Tronco Principal Norte (T.P.N.) Rio de Janeiro-Juiz de Fora-Belo Horizonte-Corinto-Montes Claros-Monte Azul-Brumado-Paraguaçú-Mundo Novo-Bonfim,Juazeiro-Petroilna-Paulistana-Terezina-São Luís;

b) O Tronco Seçundário T-1 pelos seguintes: Tronco Bahia-Natal (T...) Salvador-Alagoinhas-Aracajú--Propriá-Colégio-Palmeira dos Índios-Paquevira (Glicério)-Recife-João Pessoa-Natal; Tronco circular do nordeste Petrolina-Terra Nova-Salgueiro-Missão Velha-Arrojado-Piquet Carneiro (Girau)-Crateús-Terezina;

II — Incluam-se no Plano Ferroviário Nacional as seguintes ligações:
L (...) Fortaleza-Sobral-Crateús
L (...) Fortaleza-Piquet-Carneiro (Girau)
L (...) Natal-Angicos-São Rafael
L (...) João Pessoa-Campina Grande-Patos-Souza-Arrojado
L (...) Recife-Arcoverde-Salgueiro
L (...) Salgado-Geremoabo-Paulo Afonso
L (...) Cachoeira-Alagoinhas-Bonfim
L (...). Paraguaçú-Cachoeira-Salvador
L (...) Palmeira dos Índios-Maceió-Paquevira (Glicério)

III — Suprimam-se, no Plano Ferroviário Nacional, as seguintes ligações :

L-6 — Angicos-Natal-João Pessoa
L-9 — Paraguaçú-Bonfim».

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA Nº 25

Autor : Olinto Fonseca.
«Inclua-se em : III — Ligações — Itapecerica-Formiga».

JUSTIFICAÇÃO

Há muito que a ligação ferroviária Formiga-Itapecerica vem sendo problema administrativo dos governos federal e do Estado de Minas Gerais. Os serviços dessa ligação foram iniciados no govêrno Hermes e posteriormente atacados no govêrno Washington Luís. Os cortes, atêrros e as obras de arte estão concluídos. A ligação em aprêço é de grande conveniência de acôrdo com os estudos procedidos por várias comissões ferroviárias, pois que estabelece o tráfego Belo Horizonte-Lavras-Sul de Minas quase que em linha reta, com grande economia para o transporte. As interrupções dos serviços iniciados se verificaram exclusivamente por motivos de ordem financeira e com grandes prejuízos para o sistema ferroviário mineiro. A aprovação desta emenda é medida que se justifica plenamente.

Sala das Sessões, 14 de junho de 1951. — *Olinto Fonseca.*

PARECER

Atualmente, segundo diz o autor da emenda, o prosseguimento do ramal férreo «Gonçalves Ferreira-Itapecerica», na linha de Sítio a Paraopeba, da Rêde Mineira de Viação, está com o leito pronto e abandonado há muitos anos, entre Itapacerica e Formiga, não obstante ser a linha de grande conveniência para o sistema ferroviário mineiro pois estabelece o tráfego Belo Horizonte-Lavras Sul de Minas quase em linha reta.

A parte em tráfego tem a extensão de 35,421 quilômetros em *bitola de* 0,76 m e seu prolongamento para Formiga, numa extensão aproximadamente igual, constituirá uma ligação com a linha de 1,00 m de bitola da mesma rêde.

Não se justifica, na época atual, a construção de ferrovia com bitola de 0,76 m, e, no caso, a região que se propôs servir, tem facilidades rodo-ferroviárias. Além disso, a ligação ferroviária que resultará do prolongamento do referido ramal, não teria grande expressão, pois os troncos correspondentes já se encontram mesmo nas proximidades, interligadaos.

Ainda que, por iniciativa da própria Estrada, utilizando recursos destinados a melhoramentos, quiser concluir as obras iniciadas, tal ligação não deverá ser incluída no Plano Nacional.

Ainda quei por iniciativa própria, a Estrada, utilizando recursos destinados a melhoramentos, queira concluir as obras iniciadas, tal ligação não deverá ser incluída no Plano Nacional.

Sou, portanto, pela rejeição da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 27

Autor : Humberto Moura.

«*Ao título III — Ligações, acrescente-se : L . . . Acaraú-Sobral*».

JUSTIFICAÇÃO

Do abalisado parecer da Comissão de Transporte dado ao Plano Geral de Viação Nacional consta que será condicionado para o estabelecimento do referido Plano as seguintes características:

a) Linhas de penetração que tenham sua origem nos portos nacionais e se orientem para o interior de preferência para os de maior potencial econômico;

b) linhas que interliguem os troncos de penetração para as exigências do mercado interno.

A emenda proposta vem corroborar com as exigências dos dois itens acima. A cidade de Acaraú — sede do Município — tem seu pôrto situado à foz do rio Acaraú e é um dos mais antigos do Estado do Ceará. Teve extraordinária influência na colonização e desenvolvimento de tôda a zona norte do Estado. Continua porém um pôrto em potencial, até que os melhoramentos exigidos à sua exploração venham retorná-lo à sua primitiva importância social-econômica.

Ao item *b* pode acrescer-se que a linha ferroviária Acaraú-Sobral vai ligar dois dos mais ricos municípios daquela ribeira ao grande tronco — T.P.N. —, o que seria de suma importância para esta região a sua ligação à cadeia ferroviária nacional. Os municípios de Acaraú e Licânia.

Dos elementos que podemos compulsar, cumpre salientar que só o município de Acaraú possui uma superfície de 2.862 quilômetros quadrados, com cêrca de 50.000 habitantes. Localizado em terreno extremamente fértil. Possui 150 quilômetros de terreno situado às margens do Atlântico dando-lhe uma vultosa safra de pescado das mais ricas do Estado, e em cujas praias se erguem 16.000 pés de coqueiros com uma produção anual de 700.000 frutos. Exploram-se oito salinas e vicejam extensos canaviais. Nas ribeiras de seus rios se elevam 29 milhões de pés de carnaubeiras e

12.000 pês de oiticica e em suas matas se contam 80.000 pés de cajueiros com uma produção de 2.300 toneladas de castanhas anualmente.

Município rico de vida própria, possuidor de amplas possibilidades naturais, Acaraú, pela sua magnífica posição geográfica e pelo acendrado amor ao trabalho que constitui a principal característica de seu povo está fadado a desfrutar um papel de preponderante significação na balança econômica do Ceará, e quiçá do País se não lhe fôr negado o amparo poderoso do Govêrno.

Sala das Sessões, 21 de junho de 1949. — *Humberto Moura* e outros.

PARECER

A emenda visa ligar a cidade de Acarú, na foz do Rio Acaraú, Estado do Ceará, com a cidade de Sobral, na Rêde de Viação Cearense.

Estando em tráfego os trechos: Sobral-Itapipoca e Sobral-Camocim, que é pôrto próximo a Acaraú, a medida redunda na construção de um ramal férreo de cêrca de 85 quilômetros entre Sobral e Acaraú, cuja situação de pôrto ainda em potencial desaconselha iniciativa no setor ferroviário.

Parece-me que não existem razões que justifiquem a construção de um ramal para ligar as duas cidades em causa, visto como a tendência atual é escoimar das rêdes ferroviárias os ramais sem vitalidade imediata que além de constituirem uma fonte perene de *deficits*, obrigam a manter material de tração e transporte prêsos a serviços de pequeno ou nenhum interêsse geral, encarecendo a exploração da linha tronco.

Julgo, assim, não convir a inclusão da linha em causa no Plano Ferroviário Nacional, concluindo pela rejeição da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 28

Autor : Paulo Sarasate.

«*Na Relação descritiva e nomenclatura das Estradas do Plano Ferroviário Nacional — Tronco Principal Norte (T.P.N) — Rio de Janeiro a São Luís, onde se diz*: «*João Pessoa-Fortaleza-Teresina*», *diga-se*: «*João Pessoa-Giráu-Crateús-Terezina*».

JUSTIFICAÇÃO

No Plano Geral de Viação Nacional, ora vigente e que o Projeto 326 pretende rever, com a aprovação do novo Plano, o Tronco Paralelo 2 (T.P-2) é, sem dúvida a ligação ferroviária mais importante das regiões nordeste e norte do país. Começando em João Pessoa, a sua meta é Belém, depois de passar, dentre outras, pelas seguintes localidades: Campina Grande, Patos,

Pombal, na Paraíba; Paiano, Iguatú, Acopiara, Giráu, Crateús, no Ceará; Terezina, no Piauí, Itapicuru-Mirim, no Maranhão; e Bragança, no Pará. A sua extensão total seria de mil e oitocentos quilômetros, dos quais já se acham em construção o trecho Campina Grande-Patos, na Paraíba, o qual completará a ligação até a localidade de Giráu, no Ceará.

De Giráu, peló Plano vigente, a ligação ferroviária do Rio de Janeiro para o Norte irá até a cidade de Crateús, no Ceará, de onde já se começou a construir, estando vários quilômetros concluídos e em tráfego, a linha férrea em demanda de Terezina.

O novo Plano, porém, conforme se verifica no Projeto nº 326, abandona, injustificadamente, o trecho Giráu-Crateús, que é a ligação natural e lógica, conforme se poderá ver no mapa anexo, para adotar o longo trajeto Giráu-Fortaleza-Sobral-Crateús, com uma volta extensíssima e anti-econômica, que a emenda pretende, eliminar, mediante a manutenção, nessa parte, do Plano em vigor.

Adotando-se o critério do Projeto, o Tronco Principal Norte (T.P.N.) nele previsto, ficará aumentado de nada mais nada menos que quinhentos e cinqüenta quilômetros (550) — o que só por si põe à evidência a superioridade da ligação Giráu-Crateús, pela qual se vem batendo o Ceará, através de seus representantes e de seus Poderes Públicos, com o apoio de suas entidades de classes, que nesse sentido já s têm dirigido ao Govêrno Federal, ao pleitearem o emprêgo da dotação orçamentária obtida pelo signatário, através de emenda aprovada no ano passado por esta Câmara.

Além de suas vantagens de ordem militar, que não podem nem devem ser postas de lado, o trecho Giráu-Crateús permitirá um considerável encurtamento de distância nas comunicações ferroviárias entre os Estados do Maranhão, Piauí e Ceará (zona centro e sul) Paraíba e Pernambuco, facilitando consideràvelmente o comércio inter-estadual e o mais barato escoamento de seus produtos.

Para que se tenha uma idéia de quanto ficará onerado o transporte de gêneros de primeira necessidade e outros produtos entre os Estados ao Norte e os Estados ao Sul do Ceará, se fôr despresado o trecho em causa, aqui estão alguns elementos elucidativos sôbre o aumento do custo da tonelada transportada, tendo-se em conta o acréscimo de distância (550 km):

	Cr$
Feijão	75,05
Arroz	75,05
Milho	53,25
Farinha	53,74
Mamona	87,06
Oiticica	95,68
Algodão em carôço	178,90
Algodão em pluma	332,58

É de considerar, além dêsse acréscimo, o aumento do tempo de percurso, pois não devemoe esquecer que o trajeto Giráu-Crateús, diretamente, será feito apenas em um dia, enquanto pela volta através de Fortaleza serão dispendidos três dias! Êsse aspecto do problema parece de suma importância do ponto de vista militar.

Justifica-se, assim, plenamente, a manutenção do traçado constante do plano vigente e o desarrazoado da sua modificação para pior. Poder-se-ia argumentar que, no caso, a ligação pretendida poderá ser obtida com mais vantagem à custa de uma rodovia. É de contrapor-se, porém, que o transporte feito em rodovia, mesmo de primeira classe, para a distância que se pretende cobrir, resulta bem mais caro que o ferroviário, onerado, ainda, pela exigência de nova carga e descarga quando o tráfego tiver de ir além de Giráu e além de Crateús, o que ocorrerá em muito maior quantidade, por isso que a referida ligação não é de caráter regional mas constitui um importante elo na cadeia vastíssima do Plano Geral de Viação Nacional. De outra parte, para que não haja dúvidas, é mistér deixar bem claro, conquanto seja óbvio, que a manutenção e construção do trecho ferroviário em exame não impedirá a construção da rodovia, à qual caberão os transportes a curtas distâncias, que é essa, na verdade, a sua função precípua, do ponto de vista econômico.

Vai um mapa em anexo.

Sala das Sessões, 20 de junho de 1949. — *Paulo Sarasate*.

PARECER

A emenda tem por objeto retificar o T.P.N. do Plano de Viação Nacional, ora em estudos, substituindo a linha sinuosa João Pessoa-Fortaleza-Terezina, pela linha mais direta João Pessoa-Piquet Carneiro (Giráu)-Crateús-Terezina.

Em conseqüência fica restabelecida a ligação Piquet Carneiro (Giráu) a Crateús, prevista no Plano de Viação Nacional de 1934, e não incluída no Plano de 1946.

Os estudos do trecho Piquet Carneiro (Giráu) a Crateus foram executados em 1912, carecendo apenas de uma revisão, em face de normas técnicas modernas.

Além de apresentar acentuadas vantagens de ordem militar, o trecho em causa permitirá um considerável encurtamento nas comunicações ferroviárias entre os Estados do Piauí, Ceará, Paraíba e Pernambuco, facilitando assim o comércio inter-estadual.

Estou, assim, de inteiro acôrdo com a inclusão do trecho Piquet Carneiro (Giráu) — Crateús no Plano de Viação em exame e com o seguimento, por êle, da ligação entre João Pessoa e Fortaleza. Como, porém, a sugestão já esteja atendida na sub-emenda 24-Co, considero prejudicada a presente emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 29

Autor : Jales Machado.

«Na relação das estradas do Plano Ferroviário Nacional — III Ligações. Na de nº L-14 acrescentar «Montes Claros, Pirapora».

JUSTIFICAÇÃO

Com as ligações Araçuaí, Montes Claros, Pirapora, a ligação L-14 proporcionará uma saída para o pôrto marítimo: *a*) a uma vasta região do norte de Minas; *b*) à Bacia do São Francisco; *c*) a todo o centro goiano e matogrossense. Além disso entronca com o sistema rodo fluvial da região amazônica e ligação Anápolis-Belém, Isto significa a interligação das bacias do São Francisco e as do Prata-Amazonas.

Se a capital da República se transferir para o planalto goiano, essa estrada será uma das mais importantes radiais que a ligará ao Atlântico, prevenindo congestionamentos futuros dos portos do Rio, Santos e Vitória e respectivas vias de acesso.

Sala das Sessões, em 22 de junho de 1949. — *Jales Machado.*

PARECER

A ligação a que se refere a emenda, isto é, Pirapora-Montes Claros, considerada isoladamente, tem pouca expressão, pois que os dois troncos (T.P.C. e T.P.N.), cuja articulação por ela se visa, são coincidentes em Corinto, pouco afastado, nos referidos troncos, das cidades de Pirapora e Montes Claros.

Se fôr aprovada a ligação Montes Claros-Araçuaí, a linha Pirapora-Montes Claros poderá ser considerada um percurso mais direto da região do Alto São Francisco para o Pôrto de Caravelas.

Se fôr aprovada também a ligação Anápolis-Leopoldo Bulhões-Pirapora, de que trata a Emenda nº 15, já relatada favoràvelmente nessa parte, haverá ainda para a presente emenda a justificativa da comunicação também mais direta da região do planalto Goiano, com o pôrto de Caravelas. De fato, quando estiver convenientemente aparelhado êsse pôrto, o conjunto das ligações citadas constituirá linha tronco própria no futuro a auxiliar o descongestionamento dos portos do Rio de Janeiro e de Santos.

Êsse tronco, como se vê, compreende a linha em tráfego da atual Estrada de Ferro Bahia e Minas, que figura no Plano como sendo a Ligação L-13, e que perderá essa denominação para fazer parte do novo tronco formado pelas linhas referidas.

Consubstanciando, assim, as emendas que sugeriram as ligações examinadas e considerando a conveniência da continuidade do traçado, proponho a seguinte sub-emenda:

SUB-EMENDA Nº 29

«a) Inclua-se no Plano Ferroviário Nacional, o tronco T... (Bahia-Minas-Goiás)-Ponta da Areia (Caravelas)-Teófilo Otoni-Araçuaí-Montes Claros-Pirapora-Paracatú-Cristalina-Leopoldo Bulhões-Anápolis.

b) Suprima-se, no Plano Ferroviário Nacional, a Ligação Ponta da Areia (Caravelas)-Teófilo Otoni-Araçuaí (L-13).

c) Substitua-se a Ligação L-12: Leopoldo Bulhões-Anápolis-Formosa, por Anápolis-Formosa.»

Sala das Sessões, em 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 39

Autor: Diógenes Magalhães.

«Substitua-se na «Relação Descritiva e Nomenclatura das Estradas do Plano Ferroviário Nacional» o *item* 3º *de* 1 — *Troncos principais* — *pelo se-Plano Ferroviário Nacional»* o *item* 3º *de* 1 — *Troncos principais pelo seguinte* : 3º — *Tronco principal Oeste* (T.P.O.) — *Rio de Janeiro-Cuiabá. Rio de Janeiro-Barra do Piraí-Barra Mansa (Angra dos Reis)-Lavras-Garças-Goiandira-Leopoldo Bulhões-Goiânia-Araguaiana-Cuiabá.*

JUSTIFICAÇÃO

O prolongamento da estrada Goiás até Cuiabá, passando por Araguaiana, está previsto no Plano de Viação Nacional, aprovado pelo Decreto número 24.497 de 1934, sob a denominação de tronco T.P.-5, o qual, segundo êste plano, prosseguiria na direção do Território do Acre, correndo mais ou menos paralelo com a nossa linha de fronteira com a Bolívia. Pelo presente projeto, êsse prolongamento só atingirá Araguaiana. Ora, não é possível conceber-se que as pontas dos trilhos da Estrada de Ferro Goiás devam permanecer em Araguaiana, quando se poderá levá-los à cidade de Cuiabá, incorporando-se ao sistema Ferroviário Nacional mais uma capital de Estado e uma vasta região de nossa interlândia. O prolongamento ferroviário em causa porá a capital matogrossense em ligação direta, pelo trilho, com o Rio de Janeiro e, ainda, com Belém do Pará, pela utilização do Tocantins-Araguaia.

Sala das Sessões, em 23 de junho de 1949. — *Diogenes Magalhães*.

PARECER

A emenda sugere prolongar o Tronco Principal Oeste (T.P.O.), do Plano em estudos, de mais um trecho que vai de Araguaiana a Cuiabá, com extensão aproximada de 460 km.

O plano prevê, de fato, uma linha de penetração, como diretriz para Cuiabá, mas preferiu fixar o seu ponto terminal em Araguaiana, dentro do ponto de vista do aproveitamento da navegação do rio Araguaia, representando isso uma primeira etapa do estabelecimento do sistema misto de transportes terrestres da região.

Preferindo êsse critério progressivo, adotado pela comissão que elaborou o plano, sou contrário ao prolongamento sugerido na emenda, opinando assim pela sua rejeição.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 41

Autor : Adelmar Rocha.

«*Acrescente-se à Rêde Ferroviária Nacional a ligação Paulistana-Terezina.*»

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de um trecho do tronco meridiano T.M.2, da rêde ferroviária nacional, estendendo-se do Rio de Janeiro a São Luís do Maranhão. Constituindo ponto intermediário de linha férrea seria desaconselhado técnica e econômicamente, substituí-la por qualquer outro meio de transporte. Além disso é preciso considerar que se integra precisamente no arco que liga Salvador à Capital Maranhense, encurtando em tempo e extensão a comunicação entre as duas cidades, com vantagem incontestável ainda do ponto de vista estratégico sôbre o tráfego realizado através da longa corda que une em rota marítima as duas mencionadas cidades.

A linha férrea já se estende além de Paulistana e na outra extremidade, isto é, em Terezina conta com cêrca de 40 km de infra infrastrutura pronta. Seria condenável abandoná-la nesta altura para adotar a solução que o projeto indica e que contraria a opinião de todos os técnicos que já trataram do assunto e viria modificar por completo a compreensão assentada como definitiva em todos os Planos de Viação do Brasil desde 1872 até nossos dias.

O que se pretende é deixar em vigor nesta parte o Plano Nacional de Viação, aprovado em 1934 e em execução até agora.

Por outro lado, a ser votado o Plano S.A.L.T.E. decidiu a Câmara, com a aprovação já agora das comissões do Senado, que a ligação em aprêço deveria conservar-se e ser executada quanto antes como ferroviária. Reservou mesmo para êsse efeito a soma de Cr$ 75.000.000,00. Assim será incoerência suprimir o que além de imprescindível se está executando e já se deliberou continuar a construir nos próximos anos.

Sala das Sessões. — *Adelmar Rocha*.

PARECER

O Govêrno da República mandou construir em 1919 o trecho ferroviário Petrolina a Teresina, passando por Paulistana, com a finalidade de pôr em comunicação direta a cidade de Salvador com a cidade de São Luís do Maranhão, preenchendo o claro existente naquele momento no segmento entre aquelas duas cidades.

Está constuído e em tráfego o trecho Patrolina-Paulistana, faltando cêrca de 550 km entre Paulistana e Teresina, dos quais se acham atacados 148 km.

Essa ligação ferroviária consta do plano de 1934, tendo sido, porém, substituída no plano em estudo por uma rodovia.

A comunicação por estrada de ferro entre o Sul e o Norte, pelo interior, embora num percurso mais extenso, está assegurada pelas ligações previstas no Plano e as propostas pelas emendas n.^{os} 19 e 28, que têm parecer favorável.

Sob o ponto de vista econômico, é mais aconselhável que se façam essas últimas ligações, que totalizam, com os trechos em tráfego, um desenvolvimento superior de cêrca de 300 km sôbre o traçado direto de Petrolina a Teresina.

Do ponto de vista militar há vantagens dessa ligação direta, pois encurtará a comunicação.

Atendendo-se, porém, ao arco ferroviário formado pelas ligações referidas e à rodovia que, pelo menos numa primeira etapa, estabeleça a comunicação direta, as dificuldades de transporte de natureza militar ficarão atenuadas.

Contudo é de se admitir que, em futuro mais ou menos remoto, dadas as características da expansão do sistema ferroviário do Nordeste, essa linha será construída.

E como não se trata, no caso, de um programa pròpriamente de execução e sim de um plano estabelecendo diretrizes gerais, e que terá a flexibilidade necessária à sua adaptação as exigências do progresso, não há inconveniência de no mesmo ser incluída a linha objeto da emenda em causa. E, por estar assim de acôrdo, foi a mesma linha incluída no tronco T.P.N. a que se refere a sub-emenda nº 24-Co.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 43

Autor : Leopoldo Maciel e outros.

«Altere-se a relação descritiva e nomenclatura das estradas do Plano Nacional Ferroviário para incluir como tronco secundário a linha «Ponta d'Areia-Teófilo Otoni-Araçuaí-Bocaiuva-Pirapora-Patos de Minas-Catiara», em substituição da ligação L-14 prevista no projeto».

JUSTIFICAÇÃO

Muito bem agiu a Comissão de Transportes e Comunicações quando destacou como uma das características a serem adotadas na definição dos troncos do Plano Ferroviário o seguinte:

«Linhas de penetração que tenham a sua origem nos portos nacionais e se orientarem para o interior, de preferência para as zonas de maior potencial econômico».

A linha férrea que partindo de Ponta d'Areia (Caravelas) passa por Teófilo Otoni e atinge Araçuaí tem os característicos de linha de penetração ligada a um porto de mar, e adquirirá enorme importância se prosseguir até Bocaiuva e Pirapora, e mais tarde se ligar a Patos de Minas e Catiara, servindo então como via de rocada dos transportes do interior paulista e para o litoral de Caravelas.

Quem observar o mapa esquemático do Plano Nacional Ferroviário, notará que o prolongamento de Araçuaí a Pirapora e Patos é absolutamente lógico. Além de ter nítido caráter nacional tal linha ligará a extremidade sul da navegação do São Francisco e uma área de terras calcáreas muito ricas ao pôrto de mar mais próximo que é Caravelas.

O entrocamento da linha que propomos com o T.P.C. em Pirapora dará a êle uma grande projeção porque permitirá o encaminhamento de parte da economia do Brasil Central para o pôrto de Caravelas.

Tôdas estas considerações mostram que a transformação da ligação L-14 do Plano Nacional Ferroviário em Tronco secundário (T-9) é uma medida que se impõe.

Sala das Sessões, 22 de junho de 1949. — *Leopoldo Maciel e outros.*

PARECER

Propõe, o autor desta emenda, a constituição de um tronco secundário partindo de Caravelas pela E. F. Bahia e Minas e indo até as linhas da Rêde Mineira de Viação por Araçuaí-Bocaiuva-Pirapora-Patos de Minas e Catiára.

Conquanto julgue acertada a constituição de um tronco incluindo a E. F. Bahia e Minas e seu prolongamento, não considero aconselhável o traçado escolhido, principalmente, no que se refere ao trecho Pirapora-Patos de Minas, em que a solução rodoviária atende satisfatòriamente às necessidades da região, como acentuei ao relatar a Emenda nº 6.

Havendo sugerido na Sub-Emenda nº 29-Co. a inclusão do tronco Caravelas-Araçuaí-Leopoldo Bulhões-Anápolis, julgo que deve ser rejeitada a presente emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA Nº 44

Autor : Gabriel de Resende Passos.

«*Ligação de Barbacena e São João d'El Rey, Minas Gerais, pela Central do Brasil*».

JUSTIFICAÇÃO

São João d'El Rey não é apenas uma das cidades históricas de Minas, senão também, uma das mais industriais e de ativo comércio. É ligado a Central do Brasil pela Rêde Mineira de Viação, em Barbacena, que no trecho tem a bitola de 0,76 m, enquanto a Central tem 1,60 m.

Em vista dessa disparidade de bitolas, o transporte é grandemente prejudicado, tornando-se moroso e caro, com múltiplas baldeações.

São João d'El Rey, aliás, é sede de um tradicional e glorioso corpo do Exército, o Regimento Tiradentes, que, quando tem de deslocar-se pela Rêde, só o faz demoradamente e de modo penoso.

Essa ligação, com a extinção do ramalzinho estreito e precário, é imprescindível.

Sala das Sessões, 27 de junho de 1949. — *Gabriel de Rezende Passos*.

PARECER

São João d'El Rey está ligada a Barbacena pela Rêde Mineira de Viação, por uma linha de bitola de 0,76 m, com extensão de cêrca de 100 km.

Cidade comercial e de grandes possibilidades industriais, São João d'El Rey é hoje prejudicada no seu desenvolvimento pela insuficiência do seu sistema de transportes ferroviários, o qual em vista da disparidade de bitolas, dá lugar a baldeações que tornam a circulação das mercadorias morosa e cara.

Os anseios de uma ligação mais eficiente com a Central do Brasil, por meio de uma linha férrea de maior capacidade de transporte, são sobejamente justificáveis, havendo mesmo urgência neste empreendimento para mais rápida comunicação com a capital da República.

Trata-se, porém, de um problema de melhoramento em trecho ferroviário que, por suas características, não foi incluído no Plano, em qualquer de suas modalidades: Tronco ou Ligação.

Dentro do programa de transformação ou unificação de bitolas das Estradas de Ferro Brasileiras, é aceitável a medida proposta cuja objetivação significará uma etapa inicial aconselhável, pela expansão da rêde de bitola larga aí articulada.

Sou, portanto, favorável a essa obra, que deverá ser incluída, com urgência, em planos de melhoramentos.

Isso não implica, entretanto, em que a linha, nas condições referidas, deva fazer parte do sistema integrante do Plano Ferroviário Nacional.

Concluindo, sou favorável ao empreendimento, mas contrário à aprovação da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 45

Autor : Rogério Vieira:

«Mantenha-se no Plano Ferroviário Nacional L-14 (Estrada de Ferro Santa Catarina)».

JUSTIFICAÇÃO

Visa a emenda manter a ligação L-14, que faz a junção entre três troncos meridionais na direção geral dum paralelo.

Além disso, parte dessa ligação já está construída, compreendendo a Estrada de Ferro Santa Catarina.

Do ponto de vista econômico, a dita ligação assume importância vital, pois servirá aos vales do Itajaí Assú, Canoas, Uruguai e Rio do Peixe, indo entroncar com o chamado «Tronco Paranaense-T-5».

Sob o ponto de vista estratégico, há a considerar que é o caminho mais curto do litoral catarinense à fronteira, além de interligar os três troncos Norte-Sul.

Sala das Sessões, em 19 de maio de 1950. — *Rogerio Vieira*.

PARECER

A emenda visa restabelecer, em tôda a sua plenitude, a ligação prevista no Plano de Viação Nacional de 1934, em parte já construída dentro do território do Estado de Santa Catarina, entre Blumenau e Barra do Trombudo, na extensão de 104.300 quilômetros, com o nome de «Estrada de Ferro de Santa Catarina».

Atualmente o tráfego se faz por duas seções distintas: uma fluvial, do pôrto de Itajaí a Blumenau, e outra férrea, de Blumenau a Barra do Trombudo, estando esta seção em prosseguimento.

A linha está sendo construída dentro das condições técnicas do Plano de 1934, orientando-se em direção ao oeste catarinense, de modo a ligar ao pôrto de Itajaí as bacias dos rios Itajaí-Açu, Canoas, Uruguai e Rio do Peixe; e terá, quando concluído, entre Itajaí e Uruguai (Marcelino Ramos) cêrca de 513 quilômetros, sendo 408,700 a construir. Já estão, porém, atacados 25,800 quilmetros no trecho Barra do Trombudo-Rio Canoas e 48 quilômetros no trecho Blumenau-Itajaí.

Do ponto de vista econômico esta ligação é um imperativo para o desenvolvimento da região oeste catarinense. Essa região próspera e bem povoada, explora entre outras indústrias a da madeira que por sua natureza, comporta e exige o transporte ferroviário.

Sob o ponto de vista estratégico a sua posição merece destaque, por estabelecer a comunicação entre um pôrto marítimo e a linha de fronteira, interligando os três importantes troncos que se dirigem para o sul.

Parece-nos, portanto, que há conveniência de se incluir no Plano Ferroviário Nacional a ligação em causa, para o que proponho a seguinte sub-emenda:

SUB-EMENDA Nº 45-Co.

«Inclua-se no Plano Ferroviário Nacional a ligação :

L... Itajaí Blumenau-Rio do Sul-Canoas-Uruguai (Estrada de Ferro Santa Catarina).

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA Nº 55

Autor : Eunápio Queiroz.

«Modifique-se no Plano Ferroviário a Ligação L-10 para a seguinte : Cachoeira-Cruz das Almas-Santo Antônio de Jesus: adote-se como L-11 a ligação Ilhéus-Ubaitaba-Jequié-Contendas e altere-se a atual L-11 para L-12 com a seguinte discriminação : São Roque-Nazaré-Santo Antônio de Jesus-Jequié».

JUSTIFICAÇÃO

A Estrada de Ferro Ilhéus a Conquista, integrante do Tronco *TM*-1 do Plano Geral de Viação de 1934, prevista a sua ligação com a «Leste Brasileiro em Santo Antônio de Jesus, através a ligação Ubaitaba-Santo Antônio de Jesus, foi constituída, no Plano revisto, como terminal da Ligação *L*-10 que vai de Cachoeira a Ilhéus incluindo o trecho Ubaitaba-Santo Antônio de Jesus.

O trecho a construir, acima mencionado, tem a extensão aproximada de 220 km, dos quais sòmente metade atravessa zona adequada à produção agrícola. O traçado seria uma verdadeira «montanha russa», pois, seriam atravessados, forçosamente, cinco divisores de águas com altitudes aproximadas dos 400 m e os cursos d'água a transpor encareceriam sobremodo a construção.

Além disso, já corre na mesma direção o Tronco rodoviário nacional *BR*-5.

Propomos, assim, a modificação constante da emenda acima, substituindo-se o trecho a construir Ubaitaba-Santo Antônio de Jesus pelo de Ubaitaba-Jequié, onde o traçado subira, gradativamente, o Rio das Contas, vencendo uma diferença de nível menor de 100 m numa distância de cêrca de 140 km, dos quais já se acham com terraplenagem e obras d'arte concluídas, no trecho Jequié-Volta do Rio, 24 km. A zona a ser atravessada está inteiramente incluída na faixa cacaueira do Estado da Bahia com as melhores possibiliddes de seu aproveitamento, total e intensivo. A meio caminho do traçado, encontra-se a Cachoeira dos Funís, com capacidade para 10.000 H.P., podendo ser aproveitada para os serviços da própria estrada, além de outras quedas próximas e aproveitáveis.

Com esta ligação, por todos os motivos recomendável e de acôrdo com as características econômicas tão defendidas na atualidade, seria feita a junção, em Jequié, com os trilhos da Estrada de Ferro de Nazaré e, daquele ponto, partiria o trecho Jequié-Contendas, que estabeleceria a ligação das duas estradas, ao mesmo tempo, com o grande tronco Norte-Sul, denominado TPN. Com isto, ficariam, ainda, dois importantes portos, o de São Roque e o de Ilhéus, ligados à rêde ferroviária nacional, cujas vantagens dispensam maiores comentários, pela sua evidência.

Sala das Sessões. — *Eunápio de Queiroz*.

PARECER

A emenda tem em vista, essencialmente, substituir o trecho a construir entre Ubaitaba e Santo Antônio de Jesus pelo de Ubaitaba a Jequié, que, além de já estar em construção, percorre zona incluída na faixa cacaueira do Estado da Bahia e oferece orografia muito mais adequada ao lançamento de uma estrada de ferro; visa, outrossim, o prolongamento dessa linha, de Jequié a Contendas, no Tronco Principal Norte.

Destaca, para constituir outra ligação, o trecho Cachoeira-Cruz das Almas-Santo Antônio de Jesus, que articulará a Viação Férrea Leste Brasileiro com a E. F. de Nazaré.

Estando de acôrdo com essas indicações, opino pela aprovação da seguinte sub-emenda:

SUB-EMENDA Nº 55-Co.

«*Substitua-se, no Plano Ferroviário Nacional, a ligação Cachoeira-Cruz das Almas-Santo Antônio de Jesus-Ubaitaba-Ilhéus, pelas seguintes* :

a) *L... Cachoeira-Cruz das Almas Santo Antônio de Jesus*.

b) *L... Ilhéus-Ubaitaba-Jequié-Contendas*».

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 56

Autor : Vandoni de Barros.
«Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional, como convier, o trecho Campo Grande-Cuiabá».

JUSTIFICAÇÃO

A *Revista da Semana*, numa oportuna e brilhante reportagem de Adalberto Mendes, sôbre a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, depois de focalizar o que é essa verdadeira escola de trabalho, que tanto concorre para a riqueza do País, refere-se ao seu programa como sendo «do mais alto teor nacional, como elemento de progresso, de unidade, de defesa e segurança». D fato, poucas estradas de ferro têm atingido tal plenitude de objetivos em todos os setores do progresso.

É ela a estrada que positivamente desbravou o Oeste e projetou-se no campo internacional, levando os seus trilhos até as fronteiras do Paraguai e da Bolívia. Daí sua importância como fator preponderante no campo de segurança nacional, o que por si só lhe valeria a benemerência pública.

Mas é ela, acima de tudo, um elemento poderoso de unidade nacional. E, nesse setor, sua missão ainda não está terminada, porque foi obrigada, por altos motivos de ordem política, ditados pela nossa orientação na órbita internacional, a dirigir suas linhas para as fronteiras da Bolívia e Paraguai, antes de alcançar seu primitivo e patriótico objetico — *Cuiabá !*

Já em 1852, como nos lembra Oscar Teixeira Guimarães, no seu magnífico trabalho sôbre a «Noroeste», — o Deputado Paula Cândido lançou no Parlamento a idéia de uma estrada de ferro para Mato Grosso, e «pelos decretos imperiais n.os 4.851, de 21-12-1871 e 5.018, de 17-7-1872, foi dada a concessão ao Barão de Mauá, William Lloyd, Antônio Pereira Rebouças, Capitão Palm e Dr. Tomás Cócrane de uma linha férrea partindo de Curitiba à cidade de Miranda na província de Mato Grosso, demandando o vale do Ivaí, cortando o Rio Paraná para prosseguir pelas margens do Ivinheima e do Brilhante até Miranda».

Não tendo sido executado êsse projeto, foi feito pelo Engenheiro Pimenta Bueno um novo estudo em 1874, e com o advento da República, foi dada, em virtude do Decreto nº 862, do Govêrno Provisório, concessão ao «Banco União do Estado de São Paulo para construir a ligação Uberaba-Coxim, hoje Herculânea. Essa concessão foi transferida, em 1904, à Cia. de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Mas, em 18 de outubro de 1904, pelo Decreto nº 5.349, foi modificado o traçado primitivo:

> «A linha férrea de Uberaba a Coxim, de que é cessionária a Cia. Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, terá seu traçado alterado de modo a partir de Baurú, ou onde fôr mais conveniente no

prolongamento da Estrada de Ferro Sorocabana e terminar na cidade de Cuiabá, devendo seguir pelo vale do Tieté em direção a Itapura, atravessar o rio Paraná entre o salto de Urubu-Pungá e o pôrto de Taboado e passando por Baús, acompanhar a serra dêsse nome até seu ponto terminal.»

Ao atingir, portanto, a Noroeste, nesta altura de sua maturidade, todos seus objetivos internacionais, cabe-lhe completar sua nobre missão, levando seus trilhos até Cuiabá, integrando, dessa forma, ao nosso País, de maneira concreta, aquela longíinqua e rica região, que para muitos, infelizmente, ainda é tida como «ficção geográfica».

E não se diga, que a época das estradas de ferro já passou. Em nosso livro — «Construir, Palavra de Ordem» — tivemos ocasião de comentar um trabalho do engenheiro argentino Briano, e, ainda agora, um trecho dêsse magnífico estudo vem à maravilha nesta justificativa, pela sua propriedade e justeza:

«Es característica de la construccion ferroviaria americana el cruzar territorios despoblados, incultos, que se pueblam y cultivam como ensalmo, como lo ocorrido en las lineas argentinas y norte americanas, que han llevado el progresso, la poblacion y fomentado la producion onde han llegado, alegando la barbarie y dando como fruto la unidad nacional.»

Já se disse que Mato Grosso é uma verdadeira miniatura do Brasil, já pela sua configuração geográfica, já porque possui todos os climas e riquezas dos demais Estados.

E se isso é fácil de ser comprovado, não menos verdade é que a zona, que será atravessada pelo ramal, ora proposto não será um pêso morto, capaz de desaconselhar qualquer estrada de penetração, julgada sob o ponto de vista da remuneração do investimento.

É uma região rica, povoada de enormes rebanhos bovinos, que concorrem para o abastecimento dos grandes centros, além da qualidade de suas terras próprias para a policultura e clima saudável, o que tudo constituirá em fator propício para a solução magna do problema vital do Brasil Central, qual seja o da colonização.

A «Estrada de Ferro Noroeste do Brasil» é hoje magnífica realidade. Forma no primeiro grupo das grandes estradas brasileiras.

Com o novo ramal até à Capital do Estado de Mato Grosso — a legendária Cuiabá — aumentará seu acêrvo de relevantes serviços, fazendo com que a nossa fronteira econômica se aproxime ainda mais da nossa fronteira política, o que é, inegàvelmente, o supremo ideal do Progresso.

Sala das Sessões, 14 de junho de 1948. — *Vandoni de Barros*.

PARECER

O prolongamento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, por meio de um tronco secundário entre Campo Grande e Cuiabá, consta do Plano Geral de Viação Nacional aprovado pelo Decreto nº 24.497, de 29 de junho de 1934, ainda em vigor.

Já se fêz o estudo geral da linha, e está iniciada a sua construção. Apresenta ela condições técnicas muito favoráveis, será de fácil construção e preço quilométrico moderado; permitirá uma saída fácil dos produtos da zona sul de Mato Grosso para os centros consumidores e exportadores de São Paulo.

A inclusão dessa ferrovia no Plano não implica em se considerar a sua construção como de necessidade imediata, por isso que o caráter desbravador da região fica reservada à rodovia (BR-16), já em fase adiantada de execução.

Assim proponho o restabelecimento dessa linha no Plano, como diretriz, ficando a sua construção dependendo do futuro desenvolvimento econômico da região.

Julgo, portanto, que a emenda deve ser aprovada, com a seguinte redação:

«Inclua-se no Plano Ferroviário Nacional a Ligação L...-Campo Grande-Cuiabá.»

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 57

Autor: Eunápio de Queiroz.

«Restabeleça-se no novo Plano Geral de Viação Nacional, como convier, a ligação ferroviária Petrolina-Terezina.»

Observação: Aprovada pela Comissão de Transportes, em 1950.

PARECER

O trecho ferroviário sugerido já foi considerado na sub-emenda número 24-Co. como fazendo parte do Tronco Principal Norte (T.P.N.). Portanto, embora favorável à emenda, está ela prejudicada pela referida sub-emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 86

Autor: Vasconcelos Costa.

«Inclua-se na Rêde Mineira de Viação:

a) Ligação Monte Carmelo-Uberlândia;

b) Ligação Uberlândia-Monte Alegre de Minas-Ituiutaba-Santa Vitória».

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de construção ferroviária da mais alta importância econômica.

O Triângulo Mineiro, região de grande densidade econômica, acha-se sobrecarregado de produção agrícola, sem o necessário transporte. A E. F. Mogiana não tem dado vasão ao crescimento vertiginoso das safras.

A estrada ora proposta será o prolongamento natural da R.M.V. para o Oeste, até o Canal de São Simão.

Sala das Sessões, em 30 de abril de 1951. — *Vasconcelos Costa*.

PARECER

A emenda visa atender as necessidades de transporte de uma parte do Triângulo Mineiro, região de grande densidade econômica e desprovida ainda de vias de comunicação satisfatórias.

O problema é, porém, na etapa atual, mais rodoviário que ferroviário, pois existindo a serviço da região dois grandes troncos ferroviários, pondo-a em comunicação com os portos de Santos e Rio de Janeiro e desde que essas estradas de ferro sejam convenientemente aparelhadas, segundo o programa já em curso de realização, o escoamento da produção far-se-á conjugando-se os troncos aludidos com o sistema rodoviário previsto para essa região.

E assim, opino pela rejeição da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 87

Autor: Vasconcelos Costa.

«Inclua-se na E.F.C.B.:

Ligação: Diamantina-Araçuaí.»

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se da ligação da Central do Brasil com a E.F. Bahia a Minas, no Norte do Estado.

Sala das Sessões, em 30 de abril de 1951. — *Vasconcellos Costa*.

PARECER

Trata-se da ligação da E. F. Central do Brasil com a E. F. Bahia e Minas, pelo vale do rio Araçuaí.

Por esta emenda far-se-á a ligação pelo prolongamento do ramal Corinto-Diamantina da E. F. Central do Brasil, até a cidade de Araçuaí, ponto extremo da E. F. Bahia e Minas.

Há conveniência realmente de uma ligação entre as duas estradas; entretanto, o traçado mais aconselhável é o do Araçuaí a Montes Claros, conforme, aliás, está previsto na sub-emenda nº 29-Co.

Assim sendo, o meu parecer é pela rejeição da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 88

Autor : Vasconcelos Costa.

«*Inclua-se : Na Rêde Mineira de Viação :*

a) *Ligação Iguatama-Piumhy-Passos;*

b) *Ligação Machado-Poços de Caldas;*

c) *Ligação Catiara--Patos de Minas;*

d) *Ligação Josimo de Brito-Guapé.*»

JUSTIFICAÇÃO

Constituem tôdas essas ligações antigas reinvindicações que se impõem pela necessidade econômica das respectivas regiões.

Sala das Sessões, 30 de abril de 1951. — *Vasconcellos Costa*.

PARECER

A emenda propõe quatro ligações ferroviárias, a saber:

a) Ligação Iguatama-Piumhy-Passos;

b) Ligação Machado-Poços de Caldas;

c) Ligação Catiara-Patos de Minas;

d) Ligação Josino de Brito-Guapé.

As ligações indicadas nas alíneas *a* e *c* já foram objeto de exame nas emendas n.os 4 e 6, e os respectivos traçados aceitos com as modificações constantes das sub-emendas 4-Co. e 6-Co.; quanto às ligações a que se referem as alíneas *b* e *d*, não considero aconselhável a sua inclusão no Plano Ferroviário.

Sem dúvida a linha Machado-Poços de Caldas, estabelecendo mais uma ligação da Rêde Mineira de Viação com a E. F. Mogiana, tem maior significado que a de Josino de Brito a Guapé, cujas características são de um simples ramal.

É de se observar, além disso, que a linha sugerida Machado-Poços de Caldas não é a de traçado mais aconselhável para a ligação desta última cidade à Rêde Mineira de Viação.

Assim sendo, em resumo, o meu parecer sôbre a emenda é o seguinte:

alíneas *a* e *c*, prejudicadas;

alíneas *b* e *d*, rejeitadas.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Ediston Passos*, Relator.

EMENDA Nº 89

Autor : Tancredo Neves.

«*Substitua-se na Nomenclatura das Estradas do Plano Ferroviário Nacional a Ligação nº 17 Divinópolis-Perdões-Lavras-Pouso Alegre pela seguinte : Divinópolis-Perdões-Lavras-Três Corações-Campanha-Pouso Alegre-Bandeirantes* (Vargem) *em São Paulo.*»

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se apenas de prolongar a ligação L-17 até Bandeirantes (estação final da Estrada de Ferro Bragantina) no Estado de São Paulo.

Para a construção de tôda essa ligação além do alargamento da bitola de 0,76 m da Rêde Mineira de Viação entre Divinópolis e Lavras, será necessário apenas a construção de cêrca de 195 km de linhas novas, sendo 20 km de Três Corações a Campanha e 175 km de Pouso Alegre a Bandeirantes (Vargem).

A importância dessa linha evidencia-se:

a) Pelo encurtamento das vias terrestres de comunicações entre o Nordeste e o Sul do país;

b) pela possibilidade de exportação direta de matérias primas do Estado de Minas para o parque industrial paulista;

c) por estabelecer nova ligação do litoral (pôrto de Santos) ao Estado de Minas e ao Brasil Central.

Justifica-se, pela importância dessa ligação, que a linha a ser construída seja tôda de bitola de 1,60 entre São Paulo e Três Corações, conservando-se a bitola de 1,00 m entre Três Corações e Belo Horizonte, para ser alargada futuramente.

Sala das Sessões, em 4 de junho de 1951. — *Tancredo Neves*.

PARECER

A emenda sugere o prolongamento da ligação L-17, Divinópolis-Perdões-Lavras-Pouso Alegre, desta última cidade a Bandeirante (Vargem) que é ponto extremo da E. F. Bragantina, no Estado de São Paulo.

Trata-se de fato de uma ligação importante, sob o ponto de vista econômico, por estabelecer uma comunicação mais direta da zona central mineira com o parque industrial de São Paulo e o pôrto de Santos.

A inclusão dêste trecho no Plano é portanto aconselhável, como diretriz de uma futura estrada que pela sua relevante função econômica, deverá ter bitola de 1,60 m e boas condições técnicas.

A construção desta estrada dependerá, está claro, do desenvolvimento da política ferroviária quanto à uniformização progressiva de bitola.

Aceitando o prolongamento sugerido, a ligação compreenderá o trecho da E. F. Bragantina, entre Bandeirante e Campo Lindo que é estação da E. F. Santos-Jundiaí (T.P.T.).

Proponho, assim, com a mesma finalidade, a sub-emenda:

SUB-EMENDA Nº 89-Co.

«Substitua-se no Plano Ferroviário Nacional a Ligação L...: Divinópolis-Perdões-Lavras-Pouso Alegre, pela seguinte: Divinópolis-Perdões-Lavras-Pouso Alegre-Bandeirantes-Caitetuba-Campo Lindo.»

Sala das Sessões, 16-11-1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA Nº 90

Autor: Ulysses Lins.

«Acrescente-se, na Relação Descritiva das Estradas do Plano Ferroviário Nacional, e *onde convier, a seguinte ligação: Lourenço de Albuquerque-Barreiros.»*

JUSTIFICAÇÃO

A ligação, que se pretende com a presente emenda, virá por em contacto o sul de Pernambuco, zona em que se localizam as maiores usinas dêsse Estado, com o norte de Alagoas, região igualmente produtora do açúcar e do côco.

Por outro lado, a ligação ferroviária em causa constitui uma das mais antigas aspirações do povo alagoano, havendo mesmo projetos e estudos para a sua construção. Chegou-se mesmo, aí por volta de 1914, a atacar o trabalho de construção da estrada, cujos primeiros quilômetros de trilhos chegaram a ser assentados.

Além disso, terá a ligação caráter estratégico, pois circulará ao longo do litoral dos dois Estados nordestinos, facilitando, destarte, o transporte de tropas e de material bélico para o policiamento do litoral, tarefa que, na última guerra, se tornou penosa em face da precariedade da rodovia estadual ali existente que se torna intransitável na época das chuvas.

Sala das Sessões, da Comissão de Transportes, em 22 de maio de 1951. — *Ulysses Lins.*

PARECER

A emenda sugere ligar a Capital de Alagoas a Barreiros, em Pernambuco, por uma ferrovia, partindo de Lourenço de Albuquerque. Essa ferrovia é litorânea e o seu traçado acompanhará de perto a rodovia federal BR-11.

A comunicação ferroviária entre Maceió e o sul de Pernambuco, faz-se,

atualmente, mais pelo interior, através da linha Lourenço de Albuquerque, União, Glicério, Catende e Palmares.

Considerando-se essa linha, apenas como sendo uma ligação de Maceió à zona referida, ou mesmo a Recife, apresenta ela um desenvolvimento excessivo. Isso, aliás, decorre dos fatos que deram origem a essa ligação, como passo a indicar.

Em 1852 foi concedido pelo Govêrno Imperial o privilégio, por 90 anos, para a construção e exploração da Estrada de Ferro Recife a São Francisco.

A emprêsa concessionária «Recife and S. Francisco Railway Co.» construiu o trecho Recife-Palmares, cujo tráfego se inaugurou em 1862.

Por motivo da rescisão de contrato com essa Companhia, em 1871, o govêrno incumbiu da construção do prolongamento da estrada na direção do médio São Francisco, o Engenheiro Justiniano de Castro Rebelo, que entregou ao tráfego a linha até Garanhuns, no ano de 1887.

Tendo em vista os estudos do Engenheiro Ewbank da Câmara, que se manifestou contrário ao prosseguimento dessa linha para São Francisco, o Govêrno Imperial abandonou êsse programa e preferiu dar início à construção da E. F. Central de Pernambuco, cujo primeiro trecho: Recife-Vitória, foi inaugurado em 1886.

Por outro lado, em 1874, foi concedida a «Alagoas Brazilian Central Railway Co. Ltd.» a construção de uma estrada de ferro de Maceió a Imperatriz (União), no vale do rio Mandaú.

Declarada, em 1879, a caducidade do Contrato, tornaram-se beneficiários de nova concessão, Domingos Moitinho e Manuel Joaquim da Silva Leão.

Iniciada a construção em março de 1882, ficou a estrada concluída em dezembro de 1884, com a extensão de 88 km, entre Jaraguá, na Cidade de Maceió, e a Vila da Imperatriz (União). Em 1890 foram aprovados os estudos para a *articulação* das estradas de ferro Recife a São Francisco e Central de Alagoas, mediante a construção do trecho Glicério-União, que, só depois de 1894, veio a ser concluído.

E assim se estabeleceu a comunicação ferroviária entre Recife e Maceió, com a extensão de 350 km.

Como se vê, a comunicação entre as duas capitais não decorreu da construção de uma estrada planejada para êsse fim, mas da articulação das linhas já desenvolvidas de duas estradas independentes, dirigindo-se, cada uma, do litoral para o interior.

Daí a anomalia do traçado, que forma um grande arco, entre Lourenço de Albuquerque e Palmares e é causa de reclamos da região interessada, visando uma ligação mais direta e servir, ao mesmo tempo, zona rica do Estado de Alagoas, de que se afasta o referido traçado.

A ligação ferroviária, mais adequada, Alagoas-Pernambuco, não é, porém, a que segue pelo litoral, como sugere a emenda, e sim a que passe

por uma zona intermediária, melhor servindo as localidades de Lourenço de Albuquerque, Fleixeiras, Uruçu, Colônia, Leopoldina e Palmares.

Mesmo a inclusão no Plano dêsse traçado, que julgo mais próprio, não importa considerá-lo de execução imediata, pois, dada a existência de linha férrea em tráfego e o sistema rodoviário planejado, o problema dos transportes da região estará resolvido satisfatòriamente. até que seu desenvolvimento econômico determine a solução ferroviária em causa.

Com essa ressalva, proponho a seguinte sub-emenda:

SUB-EMENDA Nº 90-Co.

«*Inclua-se no Plano Ferroviário Nacional a ligação L... Lourenço de Albuquerque-Uruçu-Palmares.*»

Sala das Sessões, em 16-11-1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA Nº 91

Autor : Tancredo Neves.

«*Inclua-se entre as Ligações, a ligação ferroviária Getulândia-Japeri, no Estado do Rio de Janeiro.*»

JUSTIFICAÇÃO

Linha de pequena extensão (cêrca de 78 km), terá, porém, enorme importância para os interêsses econômicos de Minas e do Distrito Federal. Permitirá a exportação direta de grande massa da produção mineira que se destina aos mercados do Rio, dispensando a pesada baldeação que atualmente se verifica em Barra Mansa. Está prevista essa ligação na letra *f*, do § 1º da Cláusula Primeira do Contrato de Arrendamento da Rêde Mineira de Viação, aprovado pelo Decreto nº 25.150, de 29-6-1948.

Sala das Sessões, em 31 de maio de 1951. — *Tancredo Neves.*

PARECER

A emenda propõe o estabelecimento de mais uma linha, articulando a E.F.C.B. (Japerí) com a Rêde Mineira de Viação (Getulândia), visando, principalmente, incrementar o transporte de minérios do Estado de Minas para o Pôrto do Rio de Janeiro.

Trata-se de uma linha, de pequena extensão (cêrca de 80 km), a ser construída em zona montanhosa e que terá de vencer desnível da Serra do Mar para atingir, em Japerí, ou proximidades, o litoral.

Essa linha está prevista num Plano econômico do Estado de Minas, relativo à indústria siderúrgica, e do qual fazem parte: a construção de

uma estrada de ferro especializada, a instalação de usina, e o aparelhamento do Pôrto de Angr dos Reis.

Foi essa ligação também prevista no contrato de arrendamento da Rêde Mineira de Viação.

Embora seja uma estrada cuja construção só se justifique como conseqüência da realização do grandioso empreendimento econômico, não há inconveniente em que se a inclua, desde já, no Plano Ferroviário Nacional.

Opino, assim, pela aprovação da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA N.º 92

Autor : Tancredo Neves.

«*Acrescente-se na Relação Descritiva na Nomenclatura das Estradas do Plano Ferroviário Nacional a seguinte ligação Jeceaba (na Estrada de Ferro Central do Brasil) a Andrelândia (na Rêde Mineira de Viação).*»

JUSTIFICAÇÃO

Essa linha permitirá a ligação dos Troncos Principais Norte e Central (T.P.N. e T.P.C.) com Tronco Principal Oeste (T.P.O.).

Essa linha, com cêrca de 200 km de extensão, permitirá o escoamento do minério da região de Lafaiete para o Pôrto de Angra dos Reis e para o abastecimento das Usinas da Companhia Siderúrgica Nacional em Volta Redonda e das demais usinas situadas no Vale do Paraíba, através das linhas já eletrificadas da Rêde Mineira de Viação.

A distância entre Jeceaba (proximidades de Lafaiete) ao Pôrto de Angra dos Reis será aproximadamente de 550 km, e entre Jeceaba e Volta Redonda cêrca de 338 km.

Justifica-se que essa ligação tenha suas linhas eletrificadas de vez que as linhas da Rêde Mineira de Viação até Volta Redonda e até Angra dos Reis estão eletrificadas; isso permitirá a exportação do minério em condições excepcionais e ao mesmo passo aliviará a E. F. Central do Brasil de parte do pesado transporte de minério para Volta Redonda e para as Usinas de São Paulo.

Essa ligação enquadra-se pois, perfeitamente, à característica indicada na letra *d* do Relatório da Comissão de ilustres técnicos que organizou o Plano — liga entre si dois ou mais troncos de interêsse geral e permite a comunicação de determinados troncos (T.P.N.-T.P.C. e T.P.O.) a pontos considerados de interêsse militar ou econômico (Pôrto de Angra dos Reis e Usina de Volta Redonda).

Sala das Sessões, em 31 de maio de 1951. — *Tancredo Neves*.

PARECER

Pela presente emenda será incluída no Plano uma ligação entre os Troncos Principais Norte (T.P.N.) e Oeste (T.P.O.), com a finalidade precípua do transporte de minérios, da importantíssima zona central do Estado de Minas — para a exportação pelo pôrto de Angra dos Reis e o abastecimento interno das usinas siderúrgicas do Vale do Paraíba.

Dentro de um plano de desenvolvimento econômico do país, essa linha ocupará lugar destacado.

A sua justificação tem sido objeto de vários trabalhos de ilustres engenheiros patrícios que a consideram fundamento de um sistema econômico, visando solucionar o grande problema nacional de obtenção de divisas, mediante a exportação de minérios, conjugada com a expansão interna da indústria siderúrgica.

A êsse respeito foram feitas várias indagações, compreendendo as reservas de minério, as suas cotas de exportação e de consumo, a importação de carvão, as vias de transportes existentes, o aparelhamento do pôrto e tudo mais necessário à função especializada de ferrovia, a expansão industrial e a exequibilidade do empreendimento.

A inclusão desta linha no plano é aconselhável pelas suas características de ligação e suas altas finalidades econômicas.

O meu parecer é, portanto, pela aprovação da emenda com a seguinte redação:

EMENDA Nº 92

«Inclua-se no Plano Ferroviário Nacional a ligação L... Jeceaba (E. F. Central do Brasil)-Andrelândia (Rêde Minera de Viação).»

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 93

Autor: Relator.

«Substitua-se a ligação L-2-Tucuruí (km 82)-Rio Tocantins pela seguinte:

L... Tucuruí-Marabá.»

JUSTIFICAÇÃO E PARECER

O ponto terminal desta ligação deve ser transferido para Marabá, visto que a linha em tráfego da E. F. Tocantins já está além do km 82 e se dirige para a referida cidade.

Sugerindo esta modificação, quero, porém, esclarecer que a manutenção do trecho ferroviário em causa no Plano de Viação Nacional, embora se justifique pela necessidade de uma via de transposição do grupo de ca-

choeiras de Jatobá, no rio Tocantins, não impede que estudos posteriores sôbre as condições de navegabilidade dêsse rio venham a aconselhar outra solução.

Com esta ressalva, deve a emenda merecer aprovação.

Sala das Sessões, 16-11-51. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA Nº 94

Autor : Relator.

«I — *Substituam-se, no Plano Ferroviário Nacional* :

a) *O Tronco Paranaense* (*T-5*) *pelo seguinte* : *Tronco São Paulo-Livramento*: *São Paulo-Santo Antônio-Itanguá-Itararé-Jaguariaiva-Pôrto União-Marcelino Ramos-Passo Fundo-Cruz Alta-Santa Maria-Cacequi-Livramento;*

b) *o Tronco Sul Riograndense* (*T-7*) *pelo seguinte*: *Tronco Pôrto Alegre-Uruguaiana*: *Pôrto Alegre-Barreto Cachoeira do Sul-Santa Maria-Dilermando Aguiar-Cacequi-Alegrete-Uruguaiana;*

c) *as ligações L-30 e L-31 pelas seguintes*:

L — Livramento-D. Pedrito-São Sebastião

L — São Borja-Uruguaiana-Quaraim

II — *Incluam-se no Plano Ferroviário Nacional*:

a) *O Tronco Rio Grande-São Borja*: *Rio Grande-Pelotas-Canguçu-Caçapava-S. Sepé-Dilermando de Aguiar-Santiago-São Borja;*

b) *A Ligação L... Santiago-São Luis-Cerro Azul.*»

JUSTIFICAÇÃO E PARECER

Proponho, nesta emenda, várias modificações no nomenclatura das ligações e troncos ferroviários do Estado do Rio Grande do Sul, incluindo, porém, nessa sugestão apenas uma linha a construir entre Canguçu e Dilermando de Aguiar, no mesmo Estado.

Trata-se de uma ligação prevista no Plano de 1934 e que deve ser restabelecida, pois facilitará o escoamento da vultosa produção do Norte e Noroeste do Rio Grande do Sul para o pôrto do Rio Grande, concorrendo para melhor distribuição das mercadorias exportáveis entre os dois principais portos do Estado.

Além disso, o seu primeiro trêcho, Pelotas-Canguçu, já está construído e dadas as condições topográficas da região é desaconselhável tècnicamente o desvio da direção geral por êle definida.

Quanto às demais modificações sugeridas visam dar melhor associação aos traçados existentes, com uma nomenclatura mais lógica.

Julgo, assim, que se deva aprovar a emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA Nº 95

Autor: Relator.

«Inclua-se no Plano Ferroviário Nacional a seguinte ligação: Campinas-Barreto-Colômbia.»

JUSTIFICAÇÃO E PARECER

A presente emenda acrescenta uma ligação na nomenclatura das linhas do Plano Ferroviário Nacional.

Visa integrar no Plano importante trecho em tráfego da Companhia Paulista, estabelecendo comunicações entre a Capital e a região agro-pecuária do noroeste do Estado, nos limites com o de Minas Gerais, estrada essa que, futuramente, deverá ser prolongada em direção ao sul de Goiás, constituindo uma via de grande expressão econômica.

Julgo, assim, que se deva aprovar a emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 96

Incluam-se no Plano Nacional de Viação as ligações constantes dos seguintes trechos ferroviários:

a) Três Corações-Campanha;

b) São Gonçalo do Sapucaí-Gimirim-Caldas-Poços de Caldas.

JUSTIFICAÇÃO

A construção dos dois percursos ferroviários, objeto da presente emenda, se impõe como modificação indispensável no Plano Nacional Ferroviário, para a melhoria da rêde de comunicações de importante região do Sul de Minas, notadamente para permitir uma ligação praticável entre as Capitais de Minas e de São Paulo e um fácil acesso da zona de Caldas com o Distrito Federal.

A execução dêsse plano compreenderá dois trechos novos, que são os de Três Corações-Campanha e de São Gonçalo do Sapucaí-Poços de Caldas, e um trecho de aproveitamento de linha já existente na Rêde Mineira de Viação, o de Campanha a São Gonçalo do Sapucaí, com 31 km em tráfego.

Facilitando em muito a ligação das estâncias de Poços de Caldas e Pocinhos do Rio Verde (Caldas) com as capitais do Estado e da República, a construção pretendida aproximará duas importantes zonas de águas minerais: uma constituída pelas estâncias de Poços de Caldas, Pocinhos do Rio Verde, Águas do Prata, Serra Negra, Socorro, Jacutinga, Atibáia, Monte Sião, etc., e outra pelas estâncias de Cambuquira, Lambarí, Caxambu, Contendas, São Lourenço e Passa Quatro.

Sala Paulo de Frontin. — *Tancredo Neves*.

PARECER

O objetivo dessa emenda é estabelecer uma comunicação ferroviária entre as estâncias hidrominerais de Poços de Caldas e adjacências e a Capital do Estado de Minas Gerais.

Os seus autores subdividem-na em duas partes, correspondentes a dois trechos ferroviários a construir:

a) Três Corações-Campanha;

b) São Gonçalo do Sapucaí-Caldas-Poços de Caldas.

O primeiro já faz parte da ligação Divinópolis-Lavras-Pouso Alegre, prevista no projeto do Executivo e cujo prolongamento até Campo Lindo (São Paulo) foi proposto em subemenda da Comissão.

O segundo representa efetivamente ligação nova.

Dentre as linhas estudadas para integrar Poços de Caldas, na rêde ferroviária do Estado de Minas, visando a sua comunicação com Belo Horizonte, essa é a que oferece melhores condições técnicas; atravessa zona de grande riqueza mineral, destacando-se as jazidas de zircônio e bauxita; há também ali desenvolvida indústria vinícola e intensa cultura de cereais.

Do ponto de vista geral, a linha em aprêço constituirá um elo importante das rêdes ferroviárias Mineira e Paulista. Dentro dos princípios firmados para a inclusão de vias no Plano Nacional, é aceitável a medida proposta.

Considerando, no entanto, prejudicada a sugestão da *alínea a*, proponho relativamente à *alínea b*, o acréscimo do trecho Poços de Caldas-Aguaí, no tronco São Paulo Goiás. Sendo assim, favorável, apresento a seguinte subemenda:

Inclua-se no Plano Ferroviário Nacional, a ligação:

L... São Gonçalo do Sapucaí-Caldas-Poços de Caldas-Aguaí.

Sala Paulo de Frontin, em 16-11-1951. — *Edison Passos*.

QUADRO DAS EMENDAS AO PLANO FERROVIARIO NACIONAL

QUADRO DAS EMENDAS AO PLANO FERROVIARIO NACIONAL

N.º	EMENDA	AUTOR	SUB-EMENDA	PARECER		OBSERVAÇÕES
				DA COMISSÃO (1950)	DO RELATOR (1951)	
3	*Substituir:* Tronco principal Sul (T. P. S.) *pelo seguinte:* Rio - S. Paulo — Curitiba — Rio Negro — Lages — Barreto — Canguçú — Pelotas — Rio Grande	Munhoz da Rocha	3-*Co*.51 — Tonco Principal Sul; - Rio B. Mansa São Paulo — Bom Sucesso Eng.º Bley (Curitiba) Rio Negro — Lages — Barreto — Pelotas — Rio Grande	Contrário	Prejudicada pela sub-emenda número 3-*Co*-51	Pela emenda, o T. P. S. deixaria de passar em Eng.º Bley, seguindo diretamente de São Paulo a Curitiba. A comissão foi contrária a essa medida e ainda à passagem da linha em Canguçú como estava previsto no projeto do Executivo — Por isso a sub-emenda sugere a manutenção de Eng.º Bley e a supressão de Canguçú.
4	*Incluir:* Ligação Iguatama (Garças) — Piumhi — Passos	Monteiro de Castro e outros	4 - *Co*. 51 - Ligação Iguatama (Garças) - Piumhi — Passos - Ribeirão Preto	Prejudicada pela sub-emenda 4 *Co*-50	Aceita a sub-emenda 4 - *Co* - 50 com redação nova	A emenda sugere a construção de um trecho ferroviário aceitável; entretanto, para dar-lhe o cunho de ligação, nos moldes do Plano, a sub-emenda acrescenta o trecho Passos-Ribeirão Preto.
6	Incluir: Ligação Catiara Patos de Minas	Leopoldo Maciel	6 - *Co* - 50 — Ligação Pirapora - Patos - Catiara	Prejudicada pela sub-emenda 6 - *Co* 50	Aceita emenda rejeitada a sub-emenda	Trata-se de linha destinada ao escoamento do trigo e outros produtos para os centros consumidores, por intermédio da R. M. V. — Não é necessário aumentar-lhe a extensão até Pirapora, pois a área interessada além de Patos ficará servida por sistema rodoviário.
15	*Substituir.* Troncos principais itens 2.º e 3.º *pelos seguintes:* 2.º T. P. C. — Santos — São Paulo — Araguari — Anápolis — Niquelândia — Peixe 3.º) T. P. L. O. — Vitória Gov. Valadares — Belo Horizonte — Corinto — Pirapora — Paracatú — Cristalina — Leopoldo Bulhões — Goiania — Araguaiana.	José Bonifácio		Contrário	Rejeitada em parte. Aceita e incluída na sub-emenda 29 *Co*- 51 - quanto ao trecho L. Bulhões — Pirapora	A emenda propõe modificação das diretrizes de dois troncos principais e introduz critério diferente do adotado no projeto do Executivo para oindividualizar êsses troncos. A Comissão discorda dessa parte. Julga, porém aceitável a ligação sugerida entre Leopoldo Bulhões e Pirapora e consequente formação de mais um tronco ligando os Estados da Bahia, de Minas e de Goiás, objeto aliás da emenda 29. *Co*.51.
16	*Incluir.* — Ligação Cornélio Procópio — Congoinhas Ventania — Joaquim Murtinho-Curitiba	Munhoz da Rocha		Contrário	Rejeitada	A comissão julga que a ligação Apucarana-Ponta Grossa, objeto da emenda 18, a que deu parecer favorável, aparelha melhor o sistema ferroviário paranaense.

(Continuação)

N.º	EMENDA	AUTOR	SUB-EMENDA	PARECER		OBSERVAÇÕES
				DA COMISSÃO (1950)	DO RELATOR (1951)	
17	*Substituir*. Ligação Paranaguá — Curitiba — Eng.º Bley — Ponta Grossa *pelo seguinte*: Tronco Oeste Paranaense — Paranaguá Curitiba — Porto Amazon s Riozinho — Guarapuava — Foz do Iguaçú.	Munhoz da Rocha	17 - *Co* - 51 Substituir a ligação Paranaguá - Curitiba — Eng.º Bley — Ponta Grossa, pelo seguinte: a) Tronco Central Paranaense: — Paranaguá — Curitiba — Pôrto Amazonas — Riozinho — Guarapuava — Foz do Iguaçú *b*) Ligação Porto Amazonas — Ponta Grossa Apucarana.	Favorável	Aceita e incluida na sub emenda 17 - *Co*-51	A linha prevista no projeto constitui uma ligação Paranaguá — Curitiba — Eng.º Bley — Ponta Grossa. A emenda sugere a sua substituição por um novo tronco secundário Central Paranaense, que de Porto Amazonas segue para Foz do Iguaçú, passando em Riozinho e Guarapuava. A comissão julga aceitável o tronco proposto na emenda. mas indispensável a manutenção de uma ligação Porto Amazonas — Ponta Grossa, á qual acrescenta o trecho Ponta Grossa — Apucarana, proposto na emenda 18.
18	*Incluir*: Ligação Apucarana — Ponta Grossa	Munhoz da Rocha		Favorável	Favoravel. Prejudicada pela sub-emenda 17 - *Co* 51	A zona a ser servida pela ligação proposta tem altas possibilidades econômicas, sobretudo na exploração de madeiras, na lavoura de café e na cultura de cereais. Por isso a Comissão concorda com a emenda. Como porém já incluiu o trecho na sub-emenda 17-*Co*-51, fica a presenta emenda prejudicada.
19	*Incluir*. Ligação Missão Velha — Salgueiro	Alencar Araripe		Favorável	Favorável. Prejudicada pela sub emenda 24 - *Co*-51.	Tem, a emenda, em vista o prolongamento da Rêde de Viação Cearense de Missão Velha (Ceará) até as linhas da Rêde Ferroviária do Nordeste em Salgueiro (Pernambuco) o que é conveniente; a medida está entretanto, incluída na sub-emenda 24-*Co*-51.
22	Incluir Trecho Bananeiras — Picui (Paraíba)	Fernando Nóbrega e outros		Contrário	Rejeitada	O traçado Bananeiras Picuí é um prolongamento do ramal Itamataí — Bananeiras, da Rêde Ferroviária do Nordeste. Conquanto possa ser admitida a sua construção, não se enquadra ela na orientação que serve de base à inclusão das linhas férreas no Plano.
24	*Substituir* o tronco Principal Norte (TPN) pelo seguinte: Rio — Juiz de Fora — Belo Horizonte — Corinto — Alagoinhas — Juazeiro — Petrolina —	Leão Sampaio	24 Co.51 *a*) *substituir* o tronco principal TPN pelo seguinte: Rio-Juiz de Fora — Belo Horizonte — Corintp — Montes Claros — Monte	Favorável a inclusão dos trechos Salgueiro Missão Velha a Girau Grateús.	Prejudicada pela sub-emenda 24*Co* -51	A emenda sugere a substituição do tronco principal norte, por outro em cujo traçado inclui os novos trechos Girau-Grateus e Salgueiro-Missão Velha. A Comissão concorda com a modificação dêsse tronco e com a inclusão dos referidos trechos, mas indica para o caso solução

* A sub-emenda recebe o número da emenda seguida do símbolo *Co* e da indicação abreviada do ano em que foi proposta.

(Continuação)

N.º	EMENDA	AUTOR	SUB-EMENDA	PARECER DA COMISSÃO (1950)	PARECER DO RELATOR (1951)	OBSERVAÇÕES
	Missão Velha — Girau-Cratéus — Terezina — São Luiz. *Incluir* o novo Tronco Principal Nordeste — Rio Juiz de Fora — Belo Horizonte—Corinto — Alagoinhas (Salvador) Aracajú — Maceió — Recife — João Pessôa — Fortaleza		Azul — Brumado — Paraguaçú — Mundo Novo — Bonfim — Juazeiro — Petrolina — Paulistana Terezina — São Luiz. *b*) *Substituir* o tronco secundário Tl pelos seguintes: 1) *Tronco Bahia-Natal* Salvador — Alagoinhas Aracajú — Propriá — Colégio — Palmeira dos Indios — Paquevira (Glicério) Recife — João Pessoa — Natal. 2) *Tronco circular do nordeste*: Petrolina — Terra Nova — Salgueiro — Missão Velha — Arrojado — Girau — Cratéus — Terezina *c*) *Incluir as ligações* 1) Fortaleza — Sobral — Cratéus. 2) Fortaleza — Girau 3) Natal — Angicos — São Rafael. 4) João Pessôa — Campina Grande — Patos — Souza — Arrojado. 5) Recife — Arco Verde — Salgueiro 6) Palmeira dos Indios — Maceió — Paquevira — (Glicério) 7) Salgado — Paulo Afonso 8) Paraguaçú — Cachoeira — Salvador. 9) Cachoeira — Alagoinhas — Bonfim. *d*) *Suprimir* as ligações: L 6 — Angicos — Natal — João Pessôa. L 9 — Paraguaçú — Bonfim.			mais adequada, constante da sub-emenda e coerente com o seu parecer favorável à emenda 41.

(Continuação)

N.º	EMENDA	AUTOR	SUB-EMENDA	PARECER		OBSERVAÇÕES
				DA COMISSÃO (1950)	DO RELATOR (1951)	
25	*Incluir* — Ligação Itapecirica — Formiga.	Olinto Fonseca		Favorável	Rejeitada	Ttata-se de prolongamento de um ramal ferroviário de bitola de 0,76 m cuja inclusão no Plano não se justifica; além disso os troncos correspondentes já estão interligados nas proximidades, havendo ainda comunicações rodoviárias na região.
27	*Incluir* — Ligação Acarau — Sobral.	Humberto Moura		Contrário	Rejeitada	Estando em tráfego os trecgos Sobral-Itapipoca e Sobral-Camocim, o que a emenda sugere redundará em simples construção de um ramal de Sobral para um pôrto ainda em potencial e próximo ao de Camocim, já servido pela via férrea.
28	*Substituir* no Tronco Principal Norte (TPN) o trecho João Pessoa-Fortaleza-Teresina pelo seguinte: João Pessoa-Girau-Crateús-Teresina.	Paulo Sarasate		Favorável	Favorável. Prejudicada pela subemenda 24 Co 51.	A emenda visa estabelecer uma comunicação mais direta entre João Pessoa e Terezina mediante a construção do trecho Girau-Crateus. Trata-se de medida acertada, mas já incluída na subemenda 24 Co, 51, razão pela qual a presente emenda está prejudicada.
29	*Incluir* — na ligação L 14 o trecho Montes Claros-Pirapora.	Jalles Machado	2)-Co-51-*Incluir* tronco T (Bahia-Minas-Goiás) Ponta d'Areia (Caravelas) Teófilo Otoni-Araçuaí-Montes Claros-Pirapora-Paracatú-Cristalina -Leopoldo Bulhões-Anápolis. *Suprimir* a ligação L 13, Ponta d'Areia-Teófilo Otoni-Araçuaí. Substituir a ligação L 12 pela seguinte: Anápolis-Formosa.	Favorável (AtéMontes Claros).	Aceita e incluida na sub-emenda.	A simples inclusão do trecho Montes Claros-Pirapora na ligação L 14 não teria expressão. A comissão ampliou os objetivos da emenda sugerindo um novo tronco no qual se integrarão o trecho proposto, além de outros indicados na sub-emenda, assim como a linha em tráfego da E. F. Bahia e Minas e parte da E. F. de Goiás.
39	*Substituir* Tronco principal Oeste (TPO) pelo seguinte: — Rio-Barra do Piraí-B. Mansa-(Angra dos Reis) Lavras-Garças Goiandira-Leopoldo Bulhões-Goiânia-Araguaiana-Cuiabá.	Diogenes Magalhães e outros		Contrário	Rejeitada	Trata-se do prolongamento do T.P.O. de Araguaiana a Cuiabá numa extensão de 460 km aproximadamente. A Comissão prefere manter o ponto terminal dêsse tronco em Araguaiana considerando que assim já inclui no Plano uma primeira etapa da linha de penetração de que se cogita.

(Continuação)

N.º	EMENDA	AUTOR	SUB-EMENDA	PARECER		OBSERVAÇÕES
				DA COMISSÃO (1950)	DO RELATOR (1951)	
41	*Incluir* — Ligação Paulistana-Teresina.	Adelmar Rocha		Favorável	Favorável. Prejudicada pela sub-emenda 24 Co-51.	A linha proposta, embora não constitua a solução mais aconselhável do ponto de vista econômico, representa o traçado mais adequado, por ser o mais direto, para os transportes militares; por isso a comissão está de acôrdo com a sua inclusão no Plano. Essa providência, entretanto, consta da Sub-emenda 24 Co 51, ficando assim prejudicada a presente emenda.
43	*Substituir* a ligação L 14 pelo seguinte tronco secundário: Ponta d'Areia-Teófilo-Otoni-Arassuaí-Bocaiuva-Pirapora-Patos de Minas Catiara.	Leopoldo Maciel e outros		Prejudicada pela aprovação das emendas 6 e 29.	Rejeitada	Pelas razões que justificaram a rejeição, da sub-emdna 6 Co 50, não é aconselhável a inclusão do trecho Pirapora-Patos; a substituição da ligação L 14 por um tronco é acertada, mas a sua diretriz deve ser outra, como consta da sub-emenda 29 Co 51.
44	*Incluir* — Ligação Barbacena — São João del Rey Minas — E.F.C.B.	Gabriel de Rezende Passos		Contrário	Rejeitada	A obra prevista na emenda é perfeitamente justificável como melhoramento útil à região; mas não tem o caráter de ligação, nos moldes do Plano. A comissão é, por isso, favorável ao empreendimento, mas contrária a emenda.
45	*Incluir* — Ligação L 14 do Plano 1934 (E. F. Santa Catarina)	Rogério Vieira	45 Co-51-Incluir — Ligação Itajaí-Blumenau-Rio do Sul-Canôas-Uruguai (Estrada de Ferro Santa Catarina)	Favorável	Aceita com a redação da sub-emenda.	Trata-se da manutenção, no Plano em estudo, da linha prevista no Plano de 1934 e destinada a ligar o pôrto de Itajaí às prósperas regiões da bacia do Itajaí —Açú, do Canôas, do Uruguai e do Rio do Peixe, proporcionando afinal o desenvolvimento do Oeste Catarinense. A medida é aceitável, convindo apenas dar-lhe a redação adotada em caráter geral e proposta na sub-emenda.
53	*Modificar* a ligação L 10 para: Cachoeira-Cruz das Almas-Santo Antônio de Jesus; adotar como L 11 a ligação Ilhéus Ubaitaba-Jequié-Contendas alterar a atual L 11 para L 12.	Eunapio de Queiroz	55 Co 51 — Substituir a ligação Cachoeira-Cruz das Almas-Santo Antônio de Jesus-Ubaitaba-Ilhéus pelas seguintes: *a)* Cachoeira-Cruz das Almas-Santo Antônio de Jesus *b)* Ilhéus-Ubaitaba-Jequié-Contendas		Aceita e incluida na sub-emenda	A emenda visa essencialmente substituir o trecho a construir Ubaitaba-Santo Antônio de Jesus pelo que já está em construção e oferece melhores condições técnicas e econômicas entre Ubaitaba e Jequié, bem como o prolongamento dêste até Contendas; sugere também o desdobramento da ligação em duas. A comissão está de acôrdo, propondo, porém, em sub-emenda, a redação adotada em caráter geral.
56	*Incluir:* — *Tronco Central* Mato Grossense-Campo Grande-Cuiabá	Vandoni de Barros	56-Co-51 — Incluir ligação Campo Grande-Cuiabá		Prejudicada pela sub-emenda 56 Co 51	A emenda sugere o restabelecimento do tronco Campo Grande-Cuiabá previsto no Plano de 1934 e que permitirá o escoamento fácil dos

(Continuação)

N.º	EMENDA	AUTOR	SUB-EMENDA	PARECER DA COMISSÃO (1950)	PARECER DO RELATOR (1951)	OBSERVAÇÕES
						produtos da zona sul de Mato Grosso para os centros consumidores e exportadores de São Paulo; embora considere que o caráter desbravador da região fique reservado a rodovia em construção, a Comissão concorda com a inclusão da linha no Plano, ficando a respectiva construção dependente do desenvolvimento econômico da região. Julga, porém, que deve ser classificada como ligação, nos têrmos da sub-emenda.
57	*Incluir* — Ligação Paulistana-Teresina	Eunapio de Queiroz			Favorável. Prejudicada pela sub-emenda 24-Co-51	Trata-se de emenda de finalidade análoga á de n.º 41 a que a Comissão deu parecer favorável. Entretanto, do mesmo modo que aquela, fica a presente emenda prejudicada pela sub-emenda 24 Co. 51, que inclui o trecho no Tronco Principal Norte.
86	*Incluir* a) Ligação Monte Carmelo-Uberlândia b) Uberlândia-Monte Alegre de Minas-Ituiutaba-Santa Vitória	Vasconcelos Costa			Rejeitada	Embora se trate de região de grande densidade econômica, o problema ali poderá, mais acertadamente, ter solução rodoviária, tanto mais tendo-se em vista já existirem dois grandes troncos ferroviários estabelecendo comunicação com os portos d Rio e Santos. Opina-se, assim, pela rejeição da emenda.
87	*Incluir* — ligação Diamantina-Araçuaí	Vasconcelos Costa			Rejeitada	O objetivo do traçado é a ligação da E. F. Central do Brasil com o ponto terminal da E. F. Bahia e Minas (Araçuaí): o assunto entretanto, já tem solução mais recomendável na sub-emenda 29-Co 51
88	*Incluir ligações* a) Iguatama-Piumi-Passos b) Machado-Poços de Caldas c) Catiara-Patos de Minas d) Josino de Brito-Guapé	Vasconcelos Costa			Alíneas *a*, *c* prejudicadas *b*, *d* rejeitadas	As ligações previstas nas alíneas *a* e *c* já foram examinadas e aceitas com pequenas alterações nas sub-emendas 4 Co e 6 Co; quanto às outras, não têm características que aconselhem sua inclusão no Plano Ferroviário
89	*Substituir* — Ligação Divinópolis-Perdões-Lavras-Pouso Alegre, pelo seguinte: Divinópolis-Perdões-Lavras-Pouso Alegre-Bandeirantes (Vargem) S. Paulo	Tancredo Neves	89 Co 51 — Substituir Ligação Divinópolis-Perdões-Lavras-Três Corações-Campanha-Pouso Alegre-Bandeirantes (Vargem) Caitetuba-Campo Lindo		Aceit e incluida na sub-emenda	O prolongamento sugerido na emenda é perfeitamente aceitável por estabelecer comunicação direta da zona central mineira com o parque industrial paulista; a sub-emenda, nos moldes gerais do Plano, inclui na ligação o trecho em tráfego da Estrada de Ferro Bragantina de Vargem a Campo Lindo entroncamento com a E. F. Santos-Jundiaí

(Continuação)

N.º	EMENDA	AUTOR	SUB-EMENDA	PARECER DA COMISSÃO (1950)	PARECER DO RELATOR (1951)	OBSERVAÇÕES
90	*Incluir* — Ligação Lourenço Albuquerque-Barreiras	Ulysses Lins	90 Co 51 — Incluir Ligação Lourenço Albuquerque Uruçú-Palmares		Prejudicada pela sub-emenda	A emenda cogita de ligar a capital de Alagoas a Barreiras em Pernambuco por uma ferrovia litorânea; a comissão acha mais aconselhável que uma nova ligação entre os dois estados se faça mais pelo interior, nos têrmos da sub-emenda
91	*Incluir* — Ligação Japeri-Getulândia	Tancredo Neves			Aceita	A emenda cogita de mais uma ligação da E. Ferro Central do Brasil com a Rêde Mineira de Viação visando incrementar o transporte de minérios previsto num grande plano siderúrgico do Estado de Minas Gerais. Embora não se trate de construção imediata, é conveniente a sua inclusão no Plano.
92	*Incluir* — Ligação Jeceaba-Andrelândia	Tancredo Neves			Aceita, com redação nova	Trata-se de ligação com lugar destacado no desenvolvimento econômico do País, de vez que facilitará o transporte de minérios da importantíssima zona central do Estado de Minas.
93	*Substituir* — Ligação Tucuruí (km 82) Rio Tocantins pelo seguinte: Tucuruí-Marabá	Relator			Aceita	O relator sugere nesta emenda, que o ponto terminal na ligação seja Marabá, visto que a linha da E. F. Tocantins já está além do km 82 e se dirige aquela cidade. Esclarece, no entanto, que a manutenção do trecho ferroviário em causa no Plano não impede que estudos posteriores sobre a navegabilidade do rio Tocantins venham a aconselhar outra solução.
94	a) *Substituir* o Tronco Paranaense (T 5) pelo seguinte: *Tronco S. Paulo-Livramento* S. Paulo-Santo Antônio-Itanguá-Itararé-Jaguariaiva-Pôrto União-Marcelino Ramos-Passo Fundo-Cruz Alta-	Relator			Aceita	O relator sugere nesta emenda, várias modificações de troncos e ligações no Estado do Rio Grande do Sul visadndo melhorar a associação dos traçados existentes: propõe, outrossim, uma ligação nova entre Pelotas e S. Maria por Canguçú, Caçapava e S. Sepé) visando facilitar os transportes da região centro-oeste do E[illegible]ado para o pôrto do Rio Grande

(Continuação)

N.º	EMENDA	AUTOR	SUB-EMENDA	PARECER		OBSERVAÇÕES
				DA COMISSÃO (1950)	DO RELATOR (1951)	
	Santa Maria-Cacequi-Livramento: b) *Substituir* Tronco Sul *Rio* Rigrandense (T 7) pelo seguinte-*Tronco Pôrto Alegre Uruguaiana*-Pôrto Alegre-Barreto-Cachoeira do Sul-S. Maria-Dilermando Aguiar Cacequi-Alegrete-Uruguaiana c) *Substituir* as ligações L 30 e L 31 pelas seguintes: L — Livramento D. Pedrito-S. Sebastião-L — São Borja-Uruguaiana-Quaraim d) *Incluir o Tronco Rio Grande-S. Borja*-Rio Grande-Pelotas-Canguçú-Caçapava-S. Sepé-Dilermando de Aguiar-Santiago–São Borja e) *Incluir* a ligação L — Santiago-São Luiz-Cerro Azul					
95	*Incluir a ligação* Campinas Barreto-Colômbia	Relator			Aceita	A emenda acrescenta ligação de grande significação econômica por estabelecer comunicação entre a capital de São Paulo e a região agropecuária do Noroeste do Estado, no limite com o de Minas Gerais e possível prolongamento para Goiás.
96	Incluir as ligações: a) Três Corações-Campanha b) S. Gonçalo de Sapucaí-Gimirim Caldas-Poços de Caldas	Tancredo Neves	96–Co–51 — Incluir a ligação: S. Gonçalo de Sapucaí-Caldas-Poços de Caldas-Aguaí		Prejudicada quanto ao item a; aceita quanto ao item b e incluída na sub-emenda	O trecho Três Corações-Campanha já faz parte da ligação Divinópolis-Pouso Alegre, que de acôrdo com a sub-emenda 89–Co–51 deverá prolongar-se até Campo Lindo. A comissão aceitou o traçado proposto na alínea b por ser o mais conveniente para ligar Poços de Caldas à Rêde Mineira.

VII — EMENDAS AO PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL

EMENDA Nº 5

Autor: Paulo Fernandes e outros.

«Acrescente-se :

IV — Ligações.

BR — Estrada partindo da Rodovia

BR — 32 em Patrocínio do Muriaé, passando por Porciúncula, Tombos-Carangola e Espera Feliz até encontrar a BR4 (Rio-Bahia) no cruzamento da BR-31 (Vitória-Belo Horizonte).»

JUSTIFICAÇÃO

Será uma rodovia de grande alcance econômico porque servirá a uma zona das mais ricas do Estado do Rio, Minas Gerais e Sul do Espírito Santo, pondo em contato rápido a cidade de Campos com tôda a zona da mata e Minas em direção a Belo Horizonte.

Sala das Sessões, 20 de junho de 1949. — *Paulo Fernandes.* — *Heitor Collet.* — *Duque Mesquita* e *Brigido Tinoco.*

PARECER

A ligação proposta por esta emenda correrá paralelamente à Rodovia BR-4 (Rio-Bahia) e dela pouco distante, sendo seu objetivo completamente atingido com a Rodovia BR-32 (Campos-Itaperuna-Muriaé) que está em construção.

A opinião do Conselho Rodoviário Nacional é a seguinte:

«O Conselho se manifesta contrário à inclusão dessa estrada por «ser uma duplicação desnecessária de trecho da Rodovia BR-4 (Rio-Bahia) uma vez que as localidades nela contempladas ficarão melhor servidas com ramais à Rio-Bahia, cuja construção em princípio compete aos Estados e Municípios interessados, mas que o D.N.E.R. poderá construir se lhe forem concedidos recursos especiais para tal fim.»

Sou, portanto, pela rejeição da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA Nº 7

Autor : Leopoldo Maciel.

«Inclua-se dentre as Transversais, na Relação Descritiva e Nomenclatura das Estradas do Plano Rodoviário Nacional a: BR-Canavieiras-Salto

da Divisa-Medina-Montes Claros-Pirapora-Patos-Monte Carmelo-Uberlândia-Prata-Campina Verde-Santana do Paranaíba-Presidente Vargas-Três Lagoas.»

JUSTIFICAÇÃO

Será a única transversal do Plano, acima de Belo Horizonte, em território mineiro, e mesmo assim, a 300 quilômetros dessa Capital.

Ligará a Bacia do Prata (Jupiá) a do São Francisco (Pirapora) e essas duas bacias ao mar, no sul da Bahia, pelo pôrto de Cnavieiras, pondo, ao mesmo tempo, em contato, diferentes centros econômicos ou zonas produtoras de futuro muito próximo.

Parte dessa rodovia, a que vai de Patos de Minas a Pirapora, já está pràticamente no Plano, visto como no Orçamento para o corrente exercício de 1949, e proposta orçamentária para 1950, já se encontram verbas para a sua construção, estando em estudos o seu traçado.

Porá essa estrada em comunicação vários sistemas do Plano Nacional e dos Planos Estaduais.

Cortaria, ligando-as entre si, a T.P.T., a BR-33, a BR-32, a BR-56 (pela BR-32), a BR-14, a T-3, a T.P.O., a T.P.C., a T.P.N., a BR-4, a BR-5 do Plano Nacional; e a Belo Horizonte-Noroeste, bem como a Belo Horizonte-Carmo do Paranaíba-Patrocínio-Monte Carmelo e outras também de importância do Plano Estadual.

A necessidade a justificativa dêsse traçado se encontram em brilhante trabalho do ilustre Engenheiro Philuvio de Cerqueira Rodrigues, chefe da Seção de Estudos e Traçados do D.N.E.R. que considera a rodovia imprescindível à complementação do Plano Nacional.

Nota:

T.P.T. — Tronco Principal Transcontinental (via férrea Santos-Corumbá; trecho da Trancontinental Santos-Arica), Santos pela Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. São Paulo-Campinas-Baurú-Três Lagoas-Campo Grande-Corumbá.

BR-33 — Santos-São Paulo-Campinas-Araraquara-Matão-Presidente Vargas-Campo Grande-Corumbá.

BR-32 — Vitória-Belo Horizonte-Frutal-Rio Verde-Rondonópolis-Cuiabá (trecho comum com a BR-16 entre Rondonópolis e Cuiabá).

BR-56 — Frutal-Matão.

BR-14 — Guamá-Goiânia-Livramento.

T-3 — Tronco São Paulo-Goiás.

T.P.O. — Tronco Principal Ooeste-Rio de Janeiro-Araguaiana.

Rio de Janeiro-Barra do Piraí-Baurú-Barra Mansa (Angra dos Reis)-Lavras-Garças-Goiandira-Leopoldo Bulhões-Goiânia-Araguaiana (Rio Araguaia).

T.P.N. — Tronco Principal Norte.

Rio de Janeiro-São Luis.

Rio de Janeiro-Juiz de Fora-Belo Horizonte-Corinto-Alagoinhas (Salvador)-Aracajú-Maceió-Recife-João Pessoa-Fortaleza-Terezina-São Luis.

BR-4 — Ligação da Capital com Feira de Santana. (Até o atual km 30 é comum com a BR-3).

BR-5 — Ligação da Capital com Feira de Santana e tem a origem no atual km 30, da BR-3, Rio Petrópolis com os seguintes pontos de passagem: Manilha (RJ) — Campos (RJ) — Vitória (ES) — São Mateus (ES) — Feira de Santana (BA).

Belo Horizonte-Noroeste (do Plano Estadual)-Belo Horizonte-São Gotardo-Patos-Paracatú-Planaltina-Goiás.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1949. — *Leopoldo Maciel.*

PARECER

O traçado sugerido por esta emenda deve ser aceito, com pequenas alterações.

Assim, convém ser substituído o trecho inicial, de Canavieira-Salto da Divisa-Medina-Montes Claros, pelo trecho Ilhéus-Pedra Azul (ex-Fortaleza)-Montes Claros.

Esta substituição se justifica porquanto Ilhéus é um bom pôrto, já aparelhado, com cais acostável, substituindo com vantagem o de Canavieiras, que não pode com êle competir, pois não dispõe das condições e dos recursos encontrados no de Ilhéus.

Esta estrada terá grande repercussão na vida econômica de Minas Gerais, pois a região atravessada tem desenvolvida pecuária; permitirá mais fácil acesso do sal do norte do país para os rebanhos aí existentes, e articulará, como está bem justificado, os importantes troncos rodoviários do Plano Nacional com os troncos ferroviários; e também cm os fluviais do rio São Francisco, em Pirapora, e do rio Paraná, em Jupiá, estabelecendo, assim, comunicação mais rápida entre os Estados da Bahia, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e São Paulo.

O prolongamento de Três Lagoas a Jupiá se impõe por ser êste pôrto do Rio Paraná, ponto extremo de sua navegação e estar próximo de Três Lagoas.

Proponho, assim, a sub-emenda:

SUB-EMENDA Nº 7-Co.

«Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional a seguinte Transversal:

BR- (Rodovia Transversal de Minas Gerais) Ilhéus-Pedra Azul-Montes Claros-Pirapora-Patos-Monte Carmelo-Uberlândia-Prata-Campina Verde-Paranaíba-Presisidente Vargas-Três Lagoas-Jupiá.»

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA Nº 8

Autor : Licurgo Leite e Leopoldo Maciel.
«*Inclua-se:*
BR — Poços de Caldas-Muzambinho-Nova Resende-Araxá.»

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de uma rodovia de real importância que ligará o Triângulo Mineiro ao sul e oeste de Minas, ligando ainda, as zonas referidas ao Estado de São Paulo.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1949. — *Licurgo Leite*. — *Leopoldo Maciel*.

PARECER

O traçado a que se refere esta emenda, ligando as estações hidrominerais de Poços de Caldas e Araxá, deve realmente ser aceito, apenas, convindo, para melhor definir o seu caráter geral, estendê-lo até Bragança, onde se entroncará com a *BR-55* e portanto,, em condições favoráveis, com a capital do Estado de São Paulo.

Convém, outrossim, para melhor articulação do sistema rodoviário nacional, que se prolongue o traçado até a cidade de Patos de Minas, na BR-(Rodovia Transversal de Minas Gerais).

Assim sendo, proponho a sub-emenda:

SUB-EMENDA Nº 8-Co.

«*Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional a seguinte ligação* :
BR — Bragança-Lindóia-Poços de Caldas-Muzambinho-Nova Rezende-Araxá-Patos de Minas.»

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 9

Autor: Licurgo Leite e Leopoldo Maciel.

«*Inclua-se, onde convier, na Relação Descritiva a Nomenclatura das Estradas do Plano Rodoviário Nacional a seguinte ligação*: *BR — Itajubá-Pouso Alegre-Poços de Caldas.*»

JUSTIFICAÇÃO

É a continuação da Rodovia Lorena-Itajubá construída pelo Exército. Essa linha, pela importância das cidades por ela ligadas, se justifica plenamente.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1949. — *Licurgo Leite*. — *Leopoldo Maciel*.

PARECER

O traçado a que se refere esta emenda deve ser aceito, fazendo-se-lhe, porém, o acréscimo do trecho Lorena-Piquete-Itajubá, que estabelecerá a ligação direta do Rio a Poços de Caldas, servindo ainda ao parque industrial militar de Piquete e Itajubá, por intermédio da articulação com a BR-2 (Rio-São Paulo), em Lorena.

Sôbre esta emenda assim se expressou o Conselho Rodoviário Nacional:

«O Conselho opina pela aprovação da emenda, sugerindo que essa estrada tenha como ponto de partida Lorena, pois dêste local a Itajubá o Exército vem construindo uma ligação com verba federal votada pelo Congresso. Assim, ficará estabelecida continuidade no Plano Rodoviário Nacional atendendo inteiramente à ligação do Rio de Janeiro e São Paulo com as estações de águas, o que não acontecerá se a estrada partir de Itajubá.»

Proponho, portanto, a sub-emenda:

SUB-EMENDA Nº 9-Co.

«Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional a seguinte ligação:
BR — Lorena-Piquete-Itajubá-Pouso Alegre-Poços de Caldas.»
Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 10

Autor : João Agripino.
«Inclua-se entre as linhas longitudinais do Plano Rodoviário:
BR — Areia Branca-Mossoró, Patú-Catolé do Rocha (Pb.).»

JUSTIFICAÇÃO

Areia Branca é um pôrto na cidade do mesmo nome, Estado do Rio Grande do Norte. Está em construção a estrada de ferro que o liga à cidade de Sousa, na Paraíba, aonde passa a Rêde Viação Cearense-Fortaleza-João Pessoa. Êsse fato justifica a importância daquêle pôrto marítimo e a necessidade de aproximá-lo das fontes de produção e consumo compreendidas pela estrada de ferro referida.

Não dispõe, porém, de ligação rodoviária. E ela se impõe tanto quanto a ferroviária. Sabemos que esta nunca atende as necessidades do transporte, tanto que as estradas de ferro no Brasil são sempre seguidas das de rodagem, com o objetivo de auxiliarem o transporte.

A longitudinal proposta na emenda visa ligar aquêle pôrto à longitudinal BR-13 — Fortaleza-Feira de Santana, que passa em Cajaseiras, nas proximidades da cidade, e que está ligada a Catolé do Rocha; à transversal

BR-23 — João Pessoa-Cajaseiras, que também está ligada a Catolé do Rocha, que se acha em vias de conclusão e que sòmente por equívoco se justifica a sua omissão no projeto.

Com a longitudinal proposta, pois, o pôrto de Areia Branca fica em comunicação rodoviária com o interior dos Estados do Rio Grande do Norte, Paraíba e Ceará, fato da maior importância para o mesmo.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1949. — *João Agripino.*

PARECER

A ligação proposta por esta emenda é de interêsse regional. As finalidades a que se propõe já são alcançadas por estradas constantes dos Planos Rodoviários do Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco.

Ela correria paralela e próxima à BR-13 (Fortaleza-Salgueiro-Canudos-Feira de Santana-Salvador).

Proponho, assim, a rejeição da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA Nº 11

Autor : João Agripino.

«Inclua-se entre as linhas transversais do Plano Rodoviário : BR — Natal-Caicó-Catolé do Rocha-Pau dos Ferros-Jaguaribe (Ce), BR-13.»

JUSTIFICAÇÃO

Sòmente por equívoco se justifica a emissão da rodovia transversal Natal-Caicó-Catolé do Rocha-Pau dos Ferros-Jaguaribe. Essa estrada central do interior do Rio Grande do Norte está construída até Jardim de Piranhas, no Município de Caicó, e, em vias de conclusão, o trecho Jardim de Piranhas-Catolé do Rocha. Falta, pois, construir o trecho Catolé do Rocha-Jaguaribe, aonde passa a transnordestina Fortaleza-Feira de Santana, BR-13.

Tem ela por objetivo estabelecer comunicação do oeste do Rio Grande do Norte com a sua Capital, com o pôrto de Areia Branca-Sousa, L-5, com o Estado do Ceará pela BR-13 e com o Estado da Paraíba pela BR-23, que já está ligada a Catolé do Rocha. É, pois, uma estrada que, cortando o interior de um Estado — o Rio Grande do Norte — atinge Pau dos Ferros, situada em zona completamente desprovida de comunicações férreas ou rodoviárias, a cidade de maior distância da Capital do seu Estado, proporcionando, ao mesmo tempo, a ligação pelo interior dos Estados vizinhos — Ceará e Paraíba. O trecho a construir não será superior a 80 quilômetros.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1949. — *João Agripino.*

PARECER

Esta emenda deve ser rejeitada porquanto a transversal proposta não se justifica. É de interêsse puramente regional, devendo continuar a fazer parte do Plano Rodoviário Estadual, pois até Acarí ela se confunde com a BR-12 (Transversal do Rio Grande do Norte). É apenas uma ligação de interêsse local entre Acarí e Pau dos Fer. os.

A opinião do Conselho Rodoviário Nacional sôbre esta emenda é a seguinte:

«A transversal proposta não se justifica. O interêsse é puramente regional e êste Conselho é da mesma opinião da Divisão de Planejamento Rodoviário do D.N.E.R., quando diz que deve fazer parte dos Planos Rodoviários Estaduais. Em sua diretriz, pelo menos até Currais Novos, ela se confundirá com a Rodovia BR-12. Pela justificativa apresentada, o próprio autor da emenda diz «não ser superior a 80 km o trecho a construir.» É mais uma asserção, para que aos Estados fique afeto o término da ligação.»

Julgo, portanto, que a emenda deve ser rejeitada.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 12

Autor: João Agripino.

«Inclua-se entre as linhas de ligação no Plano Rodoviário: BR-Patos, BR-23-Mauriti, BR-13, via Piancó-Conceição.»

JUSTIFICAÇÃO

Essa ligação está sendo construída e não se justifica a sua omissão no Plano Rodoviário Nacional. Os trabalhos já se acham perto de Piancó, custeados com dotações orçamentárias da União, anualmente.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1949. — *João Agripino*.

PARECER

A ligação proposta por esta emenda é de interêsse puramente regional, devendo ser rejeitada.

A referida ligação corre quase paralelamente à BR-23 (Transversal da Paraíba), devendo continuar a fazer parte do Plano Rodoviário Estadual.

O Conselho Rodoviário Nacional se manifesta, também, contrário à emenda pelas mesmas razões acima apresentadas.

Sou, portanto, pela rejeição da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 13

Autor : João Agripino.

«Inclua-se entre as linhas de ligação no Plano Rodoviário : BR — *Alagôa do Remígio-Barra de Santa Rosa-Picuí-Acarí (Central do Rio Grande do Norte).»*

JUSTIFICAÇÃO

Em Alagôa do Remígio passa a estrada João Pessoa-Campina Grande, via Alagôa Grande, na zona do brejo, no Estado da Paraíba. Essa estrada tem por fim estabelecer a comunicação dessa zona com o interior do Estado e a Capital. Trata-se de uma região de muita produção de fibras (agave), feijão, milho, rapadura e farinha de mandioca, além do fumo. Não é rigorosamente sujeita a sêcas, como o sertão. É considerada zona úmida. Por isso mesmo, a sua produção circula para o interior do Estado da Paraíba e para o Estado do Rio Grande do Norte. As Capitais dêsses dois Estados se abastecem freqüentemente, da produção da zona brejeira, como é conhecida. Nos anos de estiagem no sertão é a zona do brejo que abastece os dois Estados. Apesar disso não há uma só estrada de rodagem que comunique essa região com o Rio Grande do Norte, no ponto em que mais interessa a distribuição dos gêneros alimentícios, que é, exatamente, o intermediário entre o interior e a Capital daquêle Estado.

A única via de comunicação existente é a estrada que passa em Jardim do Seridó e se liga à central da Paraíba (BR-23) em Barra, nas proximidades de Ibiapinópolis. Êsse percurso, porém, distancia profundamente a zona do brejo tanto do interior do Rio Grande do Norte como de sua capital, vez que obriga o trajeto por Campina Grande. Os gêneros alimentícios, em vista da despesa de transporte, ficam, muitas vêzes, quase inacessíveis à população pobre. A aproximação dessa fonte de produção da de consumo, no Rio Grande do Norte, com a construção de uma rodovia mais curta, é uma necessidade sumbstancial, para que os gêneros alimentícios possam circular.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1949. — *João Agripino*.

PARECER

Esta emenda deve ser rejeitada, porquanto se trata de uma ligação de interêsse puramente local, não se justificando a sua inclusão no plano Rodoviário Nacional; deve continuar a fazer parte dos Planos Rodoviários Estaduais.

O Conselho Rodoviário Nacional opina, também, pela rejeição da emenda, de acôrdo com o parecer do Sr. Conselheiro Relator apresentado nos seguintes têrmos:

«A estrada proposta tem apenas um interêsse local pelo que não se aconselha a sua inclusão no Plano Geral de Viação Nacional, que traça,

antes de tudo, linhas tronco de interêsse geral ou por vêzes, ligações, mas cujo interêsse se reflete na interligação de linhas tronco federais. Não há, como diz a Divisão de Planejamento Rodoviário do D.N.E.R., um interêsse nacional na estrada proposta, pelo que sou pela sua rejeição. Ao Estado deve competir sua construção.»

Proponho, portanto, a rejeição da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 14

Autor : João Agripino.

«*Inclua-se entre as linhas de ligação do Plano Rodoviário* : *BR — Cajazeiras-Conceição.*»

JUSTIFICAÇÃO

Essa ligação visa estabelecer a comunicação entre a Central da Paraíba, BR-23 e a cidade de Conceição, aonde deve passar a ligação Patos-Mauriti. O Município de Conceição não dispõe de uma só estrada de rodagem ou férrea. Do mesmo modo os de Jatobá e Bonito, que ficam abrangidos nessa ligação, ora proposta. Desta maneira, ela é indispensável à vida daquêles Municípios, que se tornam prósperos dia a dia.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1949. — *João Agripino*.

PARECER

A ligação proposta por esta emenda é de interêsse puramente regional, devendo ser rejeitada.

Ela já figura nos Planos Rodoviários dos Estados da Paraíba e Pernambuco.

Sou, portanto, pela rejeição da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 19 (*a* e *b*)

Autor : Alencar Araripe.

«*a*) *Inclua-se na Relação Descritiva e Nomenclatura das Estradas do Plano Ferroviário Nacional* :

III — Ligações : *L — Missão Velha-Salgueiro.*

b) *inclua-se na Relação Descritiva e Nomenclatura, das Estradas do Plano Rodoviário Nacional*:

IV — Ligações: *BR — Jatí-Jardim Crato-Petrolina.*»

JUSTIFICAÇÃO

O prolongamento da Rêde Viação Cearense, da estação de Missão Velha, na região do Carirí, em direção a Salgueiro, no interior de Pernambuco, consta de plano antigo, que não deve ser abandonado.

Feita a projetada ligação Joazeiro-Petrolina-Salgueiro-Recife, de acôrdo com a emenda ora oferecida, ligar-se-ia o Ceará a dois Estados (Pernambuco e Bahia) e se punha, por tal modo, o Nordeste em comunicação ferroviária com o sul do país.

Não é menos procedente a inclusão, no Plano Rodoviário, da ligação Jatí (outrora Macapá à margem da Transnordestina)-Jardim-Crato-Petrolina.

A estrada de Macapá, Jardim e Crato (130 quilômetros), faz parte das linhas subsidiárias do plano rodoviário do Nordeste, elaborado ao tempo da gestão do Ministro José Américo, como se verifica às páginas 91-92 de seu livro «O Ministério da Viação no Govêrno Provisório».

Quanto à ligação Crato-Petrolina é de notar, preliminarmente, que se trata de estrada cujos estudos já foram realizados pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, e que visa estabelecer a comunicação do Nordeste com o sul do país, através o São Francisco.

Na última guerra, houve período em que foi essa a única via pela qual se viajava desta Capital para o Ceará e Estados vizinhos.

Quando dirigia os Serviços de Engenharia do Ministério da Guerra, o General Manuel Rabelo planeou essa ligação rodoviária que considerava, como realmente é, da maior importância para a segurança militar do país.

Cabe-nos, salientar, ainda, que Crato é uma das cidades mais importantes do interior do Nordeste e está localizada no ponto terminal da Rêde Viação Cearense, em região altamente produtiva, da confluência dos sertões de várias unidades da Federação.

Trata-se, portanto, de uma ligação rodoviária de capital importância que não pode, de forma alguma, ser despresada ao se estabelecer o respectivo plano geral do país.

Sala das Sessões, 20 de junho de 1949. — *Alencar Araripe.*

PARECER DA EMENDA Nº 19-b

PARECER DA EMENDA Nº 19-B

O traçado sugerido pela emenda divide-se em duas partes, sendo a primeira Jatí (na BR-13)-Jardim-Crato e a segunda — Crato-Petrolina (na BR-52 e BR-25).

O primeiro trecho consta do Plano Rodoviário Estadual do Ceará e é de interêsse mais regional; o segundo trecho que constitui traçado pràticamente independente, tem a sua finalidade alcançada pelas rodovias federais já construídas: *a*) BR-25 — Petrolina-Parnamirim-Salgueiro; b) BR-26 —

Parnamirim-Araguaia; *c*) BR-13 — Salgueiro-Jatí; e pelas rodovias dos planos estaduais: *a*) Crato-Serra Branca até encontrar a BR-26; *b*) Crato-Exú-Serrita-Salgueiro (BR-25).

Assim sendo, esta emenda deve ser rejeitada, por estar a sua finalidade já atendida.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 20 (*a* e *b*)

Autor: Orlando Brasil e outros.

«Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional :

a) *Uma estrada estabelecendo a ligação entre Lajes (na BR-2, Jaguarão--Pôrto Alegre : Rio de Janeiro) e Tubarão (na BR-59, Pôrto Alegre-Curitiba) com o traçado: Lajes-Painel-São Joaquim-Lauro Müller-Orleãs-Tubarão;*

b) *uma estrada ligando Blumenau (na BR-59) a Papanduva (na BR-2) pelo vale do Rio Itajaí do Norte».*

JUSTIFICAÇÃO

A rodovia proposta no item *a* virá servir à grande bacia carbonífera do sul do Estado de Santa Catarina e colocará o planalto e a próspera região de Lajes e São Joaquim em comunicação com os excelentes portos de Laguna e Imbituba.

A segunda rodovia (item *b*) proposta para fazer parte do Plano Rodoviário Nacional, ligando Papanduva a Blumenau pelo vale do Itaí do Norte, abrirá ao planalto uma nova saída para o mar, em Itajaí, pôrto excelente, ùltimamente melhorado pelo Govêrno Federal, servindo além disso, a uma grande zona tanto sob o ponto de vista agrícola como industrial.

Sala das Sessões, 13 de junho de 1949. — *Orlando Brasil*. — *Otacilio Costa*. — *Roberto Grossembacher*. — *Joaquim Ramos*. — *Hans Jordan*. — *Aristides Largura*.

PARECER

Emenda nº 20-a

O traçado a que se refere esta emenda deve ser aceito, por quanto atravessará a região carbonífera de Santa Catarina e dará escoamento aos produtos do planalto catarinense, pondo-o em comunicação com os portos de Laguna e Henrique Laje (ex-Imbituba).

O Conselho Rodoviário Nacional se manifesta, também, favorável a êsse traçado.

Proponho, assim, a aprovação da emenda 20-a, com a seguinte redação:
«Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional a seguinte ligação:
BR — Lajes-Painel-São Joaquim-Lauro Müller-Orleãs-Tubarão».

Emenda nº 20-b

A estràda a que se refere a emenda deve ser incluída no Plano Rodoviário Nacional, pois permitirá ligar a BR-2, em Papanduva, no Planalto catarinense a Blumenau e, portanto, a Itajaí que está ligado a essa cidade pela BR — (Lajes-Rio do Sul-Blumenau-Itajaí) proposta pela Emenda nº 83, dando assim escoamento aos produtos dessa importante região para um pôrto de exportação e servindo, ao mesmo tempo, de rota de saída da produção do vale do rio Itajaí do Norte.

O seu traçado que se desenvolverá pelo vale dêsse rio, ao sair do planalto deverá passar por Iracema, Bom Sucesso, Pôrto Duque de Caxias, José Boiteux, Ibirama (ex-Hamonia), atingindo êsse ponto com um percurso provável de 150 quilômetros, onde alcança a rodovia Lajes-Rio do Sul-Blumenau-Itajaí (entre Lontras e Subida), cujo traçado acompanha até Blumenau, com um percurso de 80 quilômetros, ou seja, de 230 quilômetros de Papanduva.

Aceitando a sugestão da emenda, proponho, a sub-emenda:

SUB-EMENDA Nº 20-b-Co

«Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional a seguinte ligação:
BR — Papanduva-Ibirama-Blumenau.»
Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA N.º 23 *(a, b, c e d)*

Autor : Fernandes Telles.
«Incluam-se as seguinte ligações, onde convier:

a) *Petrolina-Bodocó-Exú-(Pe)-Crato (Ce);*
b) *Conceição (Pb)-Mauriti (Ce)-Milagres;*
c) *Campos Sales-Santanópolis-Crato;*
d) *Manissobal (Pe)- Jardim-Crato.*»

JUSTIFICAÇÃO

A ligação Petrolina-Crato justifica-se por se tratar de uma antiga aspiração da população daquela região e pela necessidade de ordem econômica e estratégica, como ficou comprovado na última Grande Guerra, tornando-se, a precária carroçável existente em rota seguida para transportes de pessoas

e utilidades procedentes do sul do País, via Pirapora-Juazeiro da Bahia, que além de ser pôrto fluvial, à margem direita do Rio São Francisco, é estação terminal da estrada de ferro Leste-Brasileiro. É de interêsse o intercâmbio comercial de Crato, ponto terminal da Rêde de Viação Cearense, com as cidades pernambucanas de Exú, Bodocó, Petrolina e Juazeiro da Bahia.

A ligação Conceição-Maurití-Milagres vai ao encontro de justíssima aspiração da população laboriosa daquela região que tanto necessita de meios de transportes para dar vasão a sua grande produção de algodão e cereais. Convém salientar que Conceição, dentro em breve, estará ligada à cidade de Patos, à margem da rodovia Central de Paraíba. A cidade cearense de Milagres, por sua vez, também já é beneficiada pela Transnordestina. Mui justa, também, é a ligação Crato-Manissobal, pois esta última já está em comunicação com a cidade de Bom Nome, situada à margem da Rodovia Central de Pernambuco. Irá encurtar de muitos quilômetros o percurso da região craviense a Recife.

A ligação Campos Sales-Crato visa a facilitar as comunicações com o Estado do Piauí, visto já estar concluída a rodovia Campos Sales-Picos (Piauí).

Trata-se de ligações interestaduais, de zonas demográficas muito acentuadas e grandemente produtoras, cuja expansão econômica está sendo muito prejudicada à falta de estradas de rodagem. Exceção do trecho Petrolina-Bodocó que é o mais extenso, os demais são percursos relativamente curtos, em terreno, em areia maiorparte, sílico-argilosa, de fácil construção e conservação e com poucas obras d'arte.

Sala das Sessões, 17 de junho de 1949. — *Fernandes Telles.*

PARECER

Estas emendas (23 *a*, *b*, *c* e *d*) não devem ser atendidas porquanto os objetivos por elas visados são puramente locais. A região que as ligações propostas atravessam já é servida por uma rêde relativamente densa de estradas federais e estaduais. O Conselho Rodoviário Nacional tem o mesmo ponto de vista.

Julgo, portanto, que as emendas devem ser rejeitadas.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 26

Autor : Augusto Viegas e outros.

«Acrescente-se entre as ligações rodoviárias a que se refere o projeto : Br — Barbacena-São João d'el Rei-Caxambú».

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa não só proporcionar mais eficientes meios de comunicações e transportes à região compreendida entre êsses grandes núcleos de população, bem como às que, dos Estados do Rio de Janeiro e São Paulo, a ela vão ter, mas também atender à grande importância que, sob o ponto de vista militar, representa a pretendida ligação.

Realmente, sendo São João d'el Rei sede de uma unidade do Exército Nacional, o glorioso 11º R.I. (Regimento Tiradentes), é de indiscutível conveniência que essa rodovia, nos seus setenta e dois quilômetros já intensamente trafegados de São João d'el Rei a Barbacena, como no trecho a ser completado para Caxambú, seja rigorosamente técnica, de modo que, em caso de necessidade, por ela possa ser feito rápido transporte de tropas e das máquinas motorizadas.

Trafegados que já são os dois referidos trechos, sendo que intensamente o de São João d'el Rei a Barbacena, por onde diàriamente correm dezenas de caminhões fazendo comércio com a praça da Capital do país e grande número de automóveis e de ônibus, não se trata da construção de estrada, mas apenas de tornar perfeitamente técnica utilíssima rodovia já existente, o que, portanto, será feito com dispêndio muito menor.

De grande vantagem, pois, essa ligação que se vai prender em Barbacena à radial BR-3 (Capital Federal a Belo Horizonte) e em Caxambú à ligação BR-58 (Resende-Caxambu), deve esta emenda merecer a aprovação da ilustre Comissão de Transportes e Comunicações.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 1949. — *Augusto Viegas* e outros.

PARECER

O traçado a que se refere esta emenda, isto é, Barbacena-São João d'El Rey-Caxambú, deve ser aceito, por estabelecer uma ligação entre a BR-3 (Rio-Belo Horizonte) e a BR-32 (Campos-Juiz de Fora-Caxambú-Poços de Caldas-Araraquara), e bem assim, com a BR-2 (Rio-São Paulo), através da ligação Resende-Caxambu (BR-58).

Além disso, será interessante incluir-se a ligação Barbacena-Lavras-Nepomuceno, passando por São João d'El Rey, e permitindo a conexão entre a BR-3 (Rio-Belo Horizonte) e a BR-55 (Belo Horizonte-São Paulo).

Darão ambas acesso fácil de importantes zonas do País, a São João d'El Rey, que é centro turístico e valioso patrimônio histórico nacional.

Apresento, portanto, a sub-emenda:

SUBEMENDA Nº 26-Co.

«Incluam-se no Plano Rodoviário Nacional as seguintes ligações :

a) BR — Barbacena (BR-31)-São João D'El Rey-Lavras-Nepomuceno (BR-55);

b) BR — São João d'El Rey-Francisco Sales-Caxambú.
Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 30

Autor : Jales Machado.
«*Relação das Estradas do Plano Rodoviário Nacional.*

II — Longitudinais :

Redigir a de nº BR-14 da seguinte forma : BR-14 — Guamá-Pôrto Franco-Miracema-Porangatú-Uruaçú-Ceres-Anápolis-Goiânia-Livramento».

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 326, de 13 de agôsto de 1948 autorizou a construção da ligação Anápolis-Belém, com aproveitamento dos trechos navegáveis .do Tocantins. Dessa ligação está em adiantada construção o trecho Anápolis-Ceres-Porangatú-Miracema que corre aproximademente pelo espigão divisor do Araguaia-Tocantins e é paralelo ao trecho da BR-14, entre Anápolis e Tocantínia, de construção difícil e cara.

Portanto, pràticamente, não será alterada a direção e nem o percurso da BR-14 com essa modificação que a tornará exequível e econômica, já estando em franca construção. — *Jales Machado*.

PARECER

A emenda sugere modificações no traçado da BR-14, denominada «Transbrasiliana» no Plano Rodoviário de 1944, no qual está assim descrita: «Belém Guamá-Imperatriz-Pôrto Franco-Tocantínia-Pôrto Nacional-Peixe-Niquelândia (São José do Tocantins)-Anápolis-Goiânia-Ponte Afonso Pena-Ponte General Mendonça Lima-Rio Prêto-Lins-Marília-Ourinhos-Artur Bernardes-Pôrto União-Marcelino Ramos-Passo Fundo-Santa Maria-São Gabriel-Livramento».

Dizem os autores dêsse Plano: «Essa rodovia, que estabelecerá, pela faixa meridiana do País, a ligação de Belém do Pará a Santana do Livramento, no Rio Grande do Sul, tem como característica a aproximação dos pontos extremos muito afastados em suas comunicações, devido à configuração convexa da costa marítima.»

A Comissão revisora de 1946 manteve no Plano, ora em estudo, essa rodovia com a designação de BR-14, indicando apenas os seguintes pontos principais de passagem: *Guamá-Goiânia-Livramento*.

Aquela Comissão deixou de incluir Belém, devido ao entroncamento da referida rodovia, com a BR-22, que liga aquela cidade a de Fortaleza e passa em *Guamá*.

Tratando-se de questão simplesmente formal, não há inconveniente em se manter como ponto extremo de ambas as rodovias a capital do Estado do Pará.

Para melhor apreciação do assunto proposto na emenda, o traçado geral pode ser dividido em duas grandes seções:

1) Belém a Goiânia e
2) Goiânia a Livramento.

A emenda refere-se à primeira seção, indicando o traçado: Guamá-Pôrto Franco-Miracema-Porangatú-Uruaçú-Ceres-Anápolis-Goiânia.

Admitindo-se Belém como ponto inicial, coincide êsse traçado no trecho Belém-Pôrto Franco-Tocantínia (Miracema), com o do Plano de 1944; altera, porém, o trecho a seguir que deixando a margem direita do Rio Tocantins, tem o seu desenvolvimento pelo divisor de águas dêsse rio e do Araguaia, até Goiânia.

Realmente o traçado da estrada pelo divisor de águas que é um chapadão pouco ondulado, apresentará menores dificuldades de construção e servirá de maneira mais vantajosa à região compreendida entre os dois grandes rios. Sem alterar sensìvelmente a diretriz geral da rodovia, ela procura articular o transporte rodoviário com o fluvial, *aproveitando, numa primeira etapa,* as condições de navegabilidade do rio Tocantins.

É o que significa a sua ligação direta a Miracema (Tocantínia), pois o rio, com a extensão de 670 km, entre essa localidade e a cachoeira de Santo Antônio, com pequenas obras, estimadas no seu conjunto em Cr$ 30.000.000,00, permitirá a navegação segura, em qualquer época do ano, para embarcações de 50 toneladas.

Se a ligação fôsse a um ponto do curso superior do rio, como em Peixe, o aproveitamento da aquavia, nos 340 km para jusante, até Miracema, não teria iguais facilidades, porquanto êsse trecho do rio apresenta maiores obstáculos à navegação a qual, mesmo em águas médias, só pode ser feita por embarcações de 4 a 8 toneladas, e as obras por êle exigidas, são de maior vulto, de execução mais demorada e custo da ordem de Cr$ 150.000.000,00, segundo os estudos ùltimamente procedidos pelo Engenheiro Rubens Pereira Reis, do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais.

Aliás, a comunicação da estrada, assim proposta, com a cidade de Peixe, fica pràticamente estabelecida pelo cruzamento com a BR-28, cujo traçado se modificou na Emenda nº 81 e passa por essa localidade, prolongando-se pela mesopotâmia, até o extremo norte da ilha do Bananal.

Não vejo, portanto, inconveniente que se adote no trecho aludido da BR-14, o traçado sugerido pela emenda.

Quanto à segunda seção dessa mesma rodovia, de Goiânia a Livramento, conservada na emenda, cabe-me dizer que estudos do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, indicam como sendo pontos principais

de passagem os seguintes: Frutal, São José do Rio Prêto, Ourinhos, Pôrto União da Vitória, Marcelino Ramos, Cruz Alta, Santa Maria, São Gabriel e Livramento, ficando dependendo de estudos posteriores a fixação dos pontos intermediários.

É por isso que entre Ourinhos e Pôrto União da Vitória, não se pode desde já indicar ponto obrigado de passagem, como pretendeu a subemenda nº 30 da Comissão em 1950.

Aceitando assim o sugerido na emenda e nas conclusões dos estudos do D.N.E.R., proponho a subemenda:

SUBEMENDA Nº 30-Co.

«O traçado da BR-14 terá a seguinte diretriz : Belém-Guamá-Pôrto Franco-Miracema (Tocantínia) - Porangatú-Ceres-Anápolis-Goiânia-Frutal-São José do Rio Prêto-Ourinhos-Pôrto União da Vitória-Marcelino Ramos-Cruz Alta-Santa Maria-São Gabriel-Liramento».

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 31

Autor : Jales Machado.

«Relação das Estradas do Plano Rodoviário Nacional.

II — Longitudinais :

Acrescentar onde convier :

BR — Jupiá (Pôrto do Rio Paraná)-Rio Verde-Goiânia-Formosa-Barreiras (Pôrto do Vale do São Francisco)-Santa Filomena (Pôrto do Rio Parnaíba)-Tocantínia (Pôrto do Rio Tocantins)».

JUSTIFICAÇÃO

Esta Longitudinal já está dando tráfego entre Rio Verde, Goiânia, Anápolis e Formosa.

Liga o pôrto navegável do Paraná, Jupiá, a outro do Rio Grande, afluente do São Francisco, a outro, Santa Filomena, do Parnaíba, passando nas proximidades de dois outros, o de São Marcelo, no Rio Prêto, afluente do São Francisco, e o de Parnaguá, no Rio Gurguéia, afluente do Parnaíba, para finalmente, entroncar com o BR-14 em Tocantínia (perto do Tocantins).

Interliga, pois, quatro grandes bacias brasileiras, através do planalto goiano, possìvelmente futuro Distrito Federal. Só isso, justificaria plenamente a sua inclusão no Plano Rodoviário; mas, além disso, traça uma área que, em questão do transporte, apresenta um verdadeiro vazio na carta nacional e por isso mesmo, destinada a dar saída a verdadeiras economias

fechadas, que são as várias povoações que sem vias de escoamento, não podem coperar na produção brasileira.

Em Barreiras, entroncará com a transversal BR-28 que porá ao serviço dessa artéria o pôrto de Salvador.

Será, sem dúvida alguma, uma das mais importantes artérias centrais do sistema circulatório nacional em futuro muito próximo.

Um simples golpe de vista no mapa, dispensa maiores justificativas, tal a fôrça com que intuitivamente se impõe. — *Jales Machado.*

PARECER

A ligação a que se refere esta emenda, já em grande parte construída (até Formosa), permitirá a aproximação do Nordeste com o Brasil Central, estabelecendo o intercâmbio comercial de grande influência para estas regiões, com o encaminhamento de cereais e gado do Sul de Goiás, Mato Grosso e Triângulo Mineiro, para aquelas regiões assoladas pelas sêcas. Permitirá, ainda, a articulação prevista de quatro sistemas navegáveis, a circulação da riqueza, com o fomento da produção nesta região, até então abandonada.

Sugiro, porém, uma pequena modificação no traçado entre Barreiras, Corrente e Santa Filomena; por isso sendo aceitos os traçados propostos na Emenda n.º 40-b (Corrente-Bom Jesus da Gurguéia-Bertolínia-Jerumenha-Floriano) e na *subemenda n.º* 50-Co. (Feira de Santana, BR-13-Jacobina-Remanso-São Raimundo Nonato-Bom Jesus da Gurguéia-Alto Parnaíba-Tocantínia, na BR-14) fica atendido o acesso a Santa Filomena e a Tocantínia.

Proponho, portanto, a subemenda:

SUBEMEUDA Nº 31-Co.

«Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional a seguinte longitudinal s

BR — Jupiá-Paranaíba-Rio Verde-Goiânia-Anápolis-Formosa-Posse-Barreiras-São Marcelo-Parnaguá-Bom Jesus da Gurguéia-Bertolínia-Jerumenha-Floriano».

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA Nº 32

Autor: Jales Machado.

«Relação das Estradas do Plano Rodoviário Nacional.

II — Longitudinais

*Redigir a de nº BR-*16 *da seguinte forma: BR-*16: *Cuiabá-Pôrto Artur-Vale do Xingú interligando os trechos francamente navegáveis de mais de* 100 *quilômetros».*

JUSTIFICAÇÃO

Se, em regra geral, as penetrações de zonas novas devem ser orientadas pelos vales, no caso do Xingú, isto se impõe, por se tratar de uma estrada pioneira que partindo do espigão divisor em terras de campo, absolutamente salubres, terá como objetivo principal, dar entrada às massas colonizadoras que já estão sendo represadas, por falta de estradas, na zona da Colônia Agrícola de Goiás. Nessas condições, a marcha deve ser orientada pelo vale principalmente, pelos seguintes motivos :

a) Saneamento natural sem necessidade de investimentos especiais;

b) aproveitamento imediato das possibilidades de navegação para escoamento da produção;

c) máximas possibilidades para as atividades agro-pecuárias;

d) respeito do princípio tradicional de que se deve resguardar o revestimento florestal dos espigões para evitar os efeitos da erosão e garantir a estabilidade do clima;

e) sobretudo, abrir a 1ª porta para a colonização racional e segura da Amazônia, através de um vale quase todo assentado sôbre o cristalino brasileiro e cujos solos, ao invés de lateríticos como têm sido classificados, tem as maiores probabilidades de serem férteis como o são os da região de Colônia Agrícola de Goiás, de revestimento florístico e base geológica idênticas.

No quadro das vias fluviais só se atribuem ao Xingú 264 quilômetros navegáveis. Isto deve ser pelo pouco conhecimento que dêle se tem. Possui a extensão de 1.500 quilômetros, aproximadamente; cabeceiras em altitude abaixo de 500 metros; em altitude de menos de 200 metros, percorre 500 quilômetros; apresenta cachoeiras acentuadas nas proximidades da embocadura. Por tudo isso há de ter, por fôrça, enormes trechos navegáveis no seu curso, tal qual acontece com o Tocantins que, só no médio, tem 400 quilômetros de navegabilidade absoluta e 300, no seu baixo curso.

É certo que o próprio Xingú, logo transportará a produção do seu próprio vale, sem exigir grandes investimentos que acarretaria uma estrada que não se orientasse no sentido do aproveitamento de sua navegabilidade. Aliás, se se trata sèriamente de aproveitamento da navegabilidade dos rios brasileiros, a penetração longitudinal pelos vales devem ser a regra geral.

Entretanto, esta estrada, como está prevista no plano, abandona inteiramente o vale do Xingú e ainda oferece uma ligação rodoviária, entre Itaituba e Santarem, o que equivale a anular a navegação entre essas duas cidades a custa de grande investimento, inteiramente desnecessário.

A emenda, pois, se impõe imperativamente.

Sala das Sessões, 22 de junho de 1948. — *Jales Machado.*

PARECER

O traçado a que se refere esta emenda deve ser aceito, sendo que o trecho Cuiabá-Fazenda Ponte Alta-Fazenda São Manuel-Pôsto Simões Lopes-Pôrto Artur, coincide com o traçado da BR-16 (Santarém-Cuiabá-Pôrto D. Carlos) que deverá ser mantido no seu conjunto até Santarém.

A ligação proposta é de alcance político-social, pois ligará dois portos fluviais importantes, facilitando a colonização da região entre os rios Xingú e Tapajós.

Os dois traçados, o da BR-16 e o indicado pela emenda, podem coexistir.

Assim sendo, proponho a subemenda:

SUBEMENDA Nº 32-Co.

«*Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional a ligação* :

BR — Pôrto Artur (*na BR*-16)-*Ponto mais conveniente nas cabeceiras do Rio Xingú*».

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 33

Autor : Jales Machado.

«*Relação das Estradas do Plano Rodoviário Nacional.*

II — Longitudinais.

Acrescentar onde convier :
BR — Vilhena-Barra».

JUSTIFICAÇÃO

A regra geral, para zonas novas, é a penetração pelos vales. Esta, com mais fôrça de razão, por se tratar de uma estrada pioneira que, partindo do espigão divisor, em terras de campo absolutamente salubres, terá por objetivo principal, dar entrada às massas colonizadoras que efetivarão de modo absoluto e definitivo a integração da Amazônia na comunhão produtiva brasileira. Nessas condições, a marcha deve ser orientada pelo vale principalmente pelos seguintes motivos:

a) Saneamento natural, sem necessidade de grandes investimentos especiais;

b) aproveitamento imediato das possibilidades da navegação do Tapajós;

c) possibilidades máximas para as atividades agro-pecuárias;

d) atendimento ao princípio nacional de que se deve resguardar o revestimento florístico dos espigões, evitando a erosão e garantindo a estabilidade do clima;

e) sobretudo, abrir a 2ª porta sul para a colonização nacional e segura da Amazônia, através de um vale de cabeceiras assentadas sôbre o cristalino brasileiro e cujos solos, com os seus semelhantes, podem não ser lateríticos, como, em geral, são classificados;

f) estar de acôrdo com a orientação de um plano que visa, sobretudo, a coordenação dos transportes rodoviários e fluviais.

Com a orientação pelo vale, ao lado das maiores possibilidades agropecuárias, há a de ser o próprio Tapajós o meio de escoamento de sua produção.

O sistema rodo-fluvial resultante, realiza a ligação de Itaituba-Santarém, prevista na BR-16, antes da emenda por mim oferecida.

PARECER

O traçado sugerido por esta emenda pode ser aceito. Êle estabelecerá a ligação favorável entre a BR-29 (Rodovia Acreana) e Barra de São Manuel, que é ponto extremo da navegação do Rio Tapajós, formando, assim, um sistema rodo-fluvial de grande expressão para o desenvolvimento econômico da região Amazônica, por êle servida.

Apenas, para caracterizar melhor o traçado, proponho que a emenda tenha a seguinte redação:

«Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional a seguinte ligação:

BR — Vilhena (BR-29)-Barra (Pôrto do Rio Tapajós)».

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 34

Autor: Jales Machado.

«Relação das Estradas do Plano Rodoviário Nacional.

III — Transversais.

Redigir a de nº BR-30 da seguinte forma:

BR-30: Anápolis-Ceres-Aruanã-Xavantina-Diamantino-Pôrto Velho-Rio Branco-Cruzeiro do Sul-República do Perú».

JUSTIFICAÇÃO

A esta Transversal está reservada missão mais importante da atualidade brasileira. É o grande tronco *Centro Ooeste* e terá as maiores repercussões tanto no âmbito nacional como no internacional.

Com suas radiais pelos grandes vales Amazônicos, sôbre propiciar coordenação rodo-fluvial, inexistente, integra a totalidade do território nacional no grande sistema circulatório brasileiro (ver mapa). É a chave da recuperação econômica da Amazônia porque vai possibilitar a sua colonização intensiva e extensiva das cabeceiras para as embocaduras, aproveitando, desde logo, as possibilidades de navegação da portentosa rêde fluvial amazônico-platina. Vai dar ensejo a que atinjamos e possamos pesquisar, real e econômicamente, as nossas mais promissoras áreas petrolíferas.

Vai propulsionar o que já possui em matéria de navegação, em estado de decadência, à falta de produção, pois, com o estabelecimento dêsse tronco, a agro-pecuária será um fato e paulatinamente irá substituindo as atividades estrativas, de evidente instabilidade econômica.

O seu entroncamento, em Ceres, com a ligação Anápolis-Belém (em construção) e, em Anápolis, com a E. F. Goiás, a porá em constante e simultânea ligação com os portos de Santos, Rio, Vitória e Belém. A produção dessa vasta região poderá então selecionar o destino mais econômico. Concomitantemente, interliga êsse com os demais sistemas circulatórios do país: do Sul, Leste, Norte e Nordeste.

Encarado sob o ponto de vista internacional vê-se desde logo a influência que exercerá, pela atração para a órbita de influência brasileira, sôbre os nossos vizinhos, a quem poderemos dar passagem para os grandes mercados do mundo, franquear os nossos próprios e participar do comércio petrolífero dêles, enquanto não atingirmos o nosso. Tôdas essas considerações reais na situação atual, terão valor multiplicado várias vêzes, se argumentarmos com a posição da futura Capital da República, no planalto goiano, ao qual vem ter, quase em linha reta, êsse grande tronco irradiador. Desde logo, êle interliga as seguintes capitais: diretamente, Goiânia, Cuiabá, Pôrto Velho e Rio Branco; indiretamente, Boavista, Manáus, Macapá e Belém, ao todo oito. ao todo oito.

Sala das Sessões, 22 de junho de 1949. — *Jales Machado*.

PARECER

A rodovia sugerida na emenda é realmente interessante. Embora no plano, a grande comunicação para o centro-oeste esteja prevista pelas rodovias BR-31 e BR-29, a ligação em aprêço, pela sua posição e pelas regiões atravessadas, completa o sistema projetado e melhor atende o objetivo da comunicação. E, de futuro, se fôr transferida a capital do País para o interior Goiano, essa via crescerá de importância; com o sistema já existente, a sua finalidade será melhor conseguida, fazendo-se a ligação com a cidade de Cuiabá. E assim, favorável à sugestão da emenda, proponho a seguinte subemenda:

SUBEMENDA Nº 34-Co.

«Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional a Ligação BR — Anápolis-Ceres-Aruanã-Xavantina-Cuiabá.»

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 35

Autor : Jales Machado.

«Relação das Estradas do Plano Rodoviário Nacional.

IV — Ligações.

Acrescentar onde convier :

BR — Tocantinópolis-Araguatins-Marabá-Jatobal.»

JUSTIFICAÇÃO

É o segundo trecho rodoviário da ligação Anápolis-Belém, esta ja em construção, e que se destina a interligar os 2 grandes trechos navegáveis do Tocantins através da E. F. Tocantins, cujo ponto final está em Jatobá a 118 quilômetros de Tucuruí (e não 82 como escrito no plano ferroviario).

A essa estrada está reservada, além de completar a ligação, a missão de solucionar vários e urgentes problemas regionais como sejam: o da exploração da castanha do Pará, do babaçu, das madeiras, dos critais e, sobretudo, o do problema do índio, possibilitando o surto agropecuário a que a região é altamente propícia.

Sala das Sessões, 22 de junho de 1949. — *Jales Machado.*

PARECER

A emenda sugere uma estrada de rodagem pondo em comunicação Tocantinópolis (Pôrto Franco) com Jatobal, ponto extremo da Estrada de Ferro Tocantins. O seu objetivo é, por via terrestre, vencer os obstáculos à navegação fluvial, que nesse trecho do Tocantins estão representados pelas cachoeiras de Santo Antônio, pouco a jusante de Tocantinópolis, e as do grupo Itaboca. Transpondo esta última já existe a Estrada de Ferro Tocantins, com a extensão em tráfego de 114 km, entre Tucuruí (antiga Alcobaça) a Jatobal.

A êsse respeito convém que se façam preliminarmente as seguintes observações:

a) Como se sabe o rio Tocantins, quanto à navegação, pode ser dividido em quatro lances :

1)	Peixe-Miracema (Tocantínia)	340 km
2)	Miracema-Cachoeira de Santo Antônio	670 km
3)	Cachoeira de Santo Antônio-Nazaré dos Patos ...	630 km
4)	Nazaré dos Patos-Belém	310 km

O 1º trecho, Peixe-Miracema, onde se encontra a cidade de Pôrto Nacional, apresenta generalizados obstáculos à navegação, e esta aí se faz mesmo nas águas médias, em precárias condições. Assim, entre Miracema e Pôrto Nacional, que é a melhor seção do trecho, com a extensão de 99 km, só se podem utilizar, em águas médias, embarcações no máximo de oito toneladas. Na outra seção, isto é, Pôrto Nacional-Peixe, tendo aproximadamente 215 km, as dificuldades de aproveitamento das condições naturais do curso d'água, são maiores e, mesmo na época favorável, a navegação só pode ser conseguida, por embarcações motorizadas, com a capacidade máxima de quatro toneladas.

Êsse estirão — Peixe-Miracema — do rio Tocantins exigirá na navegação regular e econômica, obras relativamente grandes, de regularização do curso, canalização, etc.

Pelos estudos preliminares já feitos, as despesas com tais obras são da ordem de Cr$ 100.000,00. Considerando-se as possibilidades do aproveitamento dêsse trecho foi êle incorporado ao plano, como sendo no futuro a parte navegável extrema do curso superior do rio Tocantins.

O 2.º trecho Miracema-Cachoeira de Santo Antônio, onde se encontram as cidades de Pedro Afonso, Carolina (Filadélfia) e Tocantinópolis (Pôrto Franco), tendo a extensão de 670 km, com a realização de pequenas obras principalmente na cachoeira de Santana, cêrca de 20 km a montante de Tocantinópolis, terá assegurada a navegação para embarcações com a capacidade de 50 toneladas, de Miracema àquela cidade. A cachoeira de Santo Antônio, situada a 80 km a jusante de Tocantinópolis, constitui sério obstáculo à navegação e carece, para ser transposta, de obras especiais que evitem de preferência o transbordo de mercadorias.

Existe anteprojeto de um canal de nível dotado de três eclusas e tendo a extensão de 2.000 metros. É obra para cêrca de Cr$ 250.000,00.

Essa é a sòlução geralmente aconselhada pela técnica, nos transportes fluviais.

O 3.º trecho Cachoeira de Santo Antônio-Nazaré dos Patos, com 630 km, apresenta o maior obstáculo à navegação, que é o grupo encachoeirado de Itaboca, já transposto, como se sabe pela E. F. Tocantins, desde Tucuruí (antiga Acobaça) até Jatobal com a extensão de 114 km.

O 4º trecho, Nazaré dos Patos-Belém, com 340 km, permite, em ótimas condições, a navegação de cabotagem, sendo de se observar, porém, que o pequeno trecho de 25 km entre Tucuruí, a montante, e Nazaré dos Patos, a jusante, carece, para a navegação franca de cabotagem do curso inferior do rio, de alguns melhoramentos.

Isto pôsto, pode-se dizer que a navegação no Tocantins, como em muitos rios brasileiros, é precária e exige, para ser regular e portanto eficiente, estudos sistemáticos e obras, muitas das quais de vulto.

No caso em aprêço, na falta dêsses estudos, podem ser admitidas, para um primeiro exame da questão, as seguintes hipóteses:

a) realizar obras hidráulicas nas cachoeiras de Santo Antônio e Itaboca, estabelecendo a continuidade da navegação até Belém;

b) executar as referidas obras na Cachoeira de Santo Antônio e transpor a de Itaboca, por ferrovia;

c) vencer os dois obstáculos aludidos, sendo o 1º por estrada de rodagem e o 2º por ferrovia, despresando-se a navegação no trecho Santo Antônio-Jatobal.

d) transpor os mesmos obstáculos sòmente por uma rodovia, de Tocantinópolis a Tucuruí;

e) prolongar a E. F. Tocantins, de Jatobal a Tocantinópolis, numa extensão aproximada de 396 km.

A emenda ora considerada, sugere a solução da 3.ª hipótese, isto é, ligar por uma rodovia a cidade de Tocantinópolis, pouco acima da cachoeira de Santo Antônio, a Jatobal, ponto extremo da E. F. Tocantins que será portanto aproveitada na transposição da cachoeira de Itaboca. Isso daria lugar a um trecho rodo-ferroviário, com a extensão, em números redondos de 510 km.

Compreende-se fàcilmente que para se adotar qualquer das soluções contidas nas quatro hipóteses formuladas, é indispensável um estudo aprofundado e comparativo de ordem técnica e econômica das diversas soluções possíveis e que até hoje, por motivos diversos, não se fêz.

Na falta dêsses estudos as opiniões dos técnicos que, em diversas épocas, têm examinado o problema de transporte nessa zona do Tocantins, divergem umas das outras, opinando uns pela permanência ou mesmo pelo prolongamento da E. F. Tocantins, e outros aconselhando a eliminação dessa ferrovia, adotando-se em seu lugar uma estrada de rodagem, e outros, ainda, opinam pela solução mista de obras hidráulicas e rodo-ferroviárias. Há, além disso, alguns que se inclinam para soluções mais precárias ou provisórias, visando com a simples melhora da navegação existente, aguardar o maior desenvolvimento econômico da região. De qualquer modo, não é possível, em sã consciência e dentro de elevado critério administrativo ,tomar-se uma decisão, sem os estudos topo-hidográficos e econômicos que, em realizações dessa natureza, não se podem dispensar.

Subordinado a êsse conceito fundamental e tendo em vista o próprio caráter do plano geral de viação, não sou contrário a que nêle se inclua, conforme propõe a emenda, a diretriz também da rodovia Tocantinópolis-Jatobal, ficando a conveniência e a oportunidade da execução dessa ou de qualquer outra obra, dependendo de ulterior pronunciamento da administração pública, que terá para êsse fim, a assistência e a colaboração do Conselho Nacional de Transportes. Sou, portanto, pela aprovação da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 36

Autor : Jales Machado.
«Relação das Estradas do Plano Rodoviário Nacional.
IV — Ligações.
Acrescentar onde convier :
BR — Anápolis-Niquelândia.

JUSTIFICAÇÃO

Esta ligação, parte que era da BR-14, está em execução e, quase concluída, a parte mais pesada. Essa execução vem sendo custeada por verbas especiais orçamentárias com o objetivo de dar acesso às riquíssimas jazidas de níquel, ali localizadas. Além disso, possibilitará a recuperação de uma larga e fértil área. Por isso, pela sua significação econômica e estratégica, não pode deixar de integrar o Plano Nacional.

Sala das Sessões, 22 de junho de 1949. — *Jales Machado.*

PARECER

A ligação entre Anápolis e Niquelândia, a que se refere esta emenda, deve realmente ser mantida no Plano Rodoviário Nacional. A sua construção, já em termo final, está plenamente justificada, por servir de modo imediato às grandes e importantes jazidas de minério de níquel aí localizadas.

Ela estabelecerá a comunicação entre Niquelândia, centro das jazidas de níquel, e Anápolis que é ponto extremo da E. F. de Goiás.

Sou portanto favorável à aprovação da emenda, assim redigida:

«Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional a seguinte ligação : BR — Anápolis-Niquelândia.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA Nº 37

Autor : Jales Machado.
«Relação das Estradas do Plano Rodoviário Nacional.
IV — Ligações.
Suprimir a de n.º BR-54 : Goiânia-Rio Verde.»

JUSTIFICAÇÃO

Por estar integrando a longitudinal BR — da emenda nº 31, isto é, a longitudinal:

Jupiá, Rio Verde, Goiânia, Anápolis, Formosa, Barreira, Santa Filomena.

Sala das Sessões, 22 de junho de 1949. — *Jales Machado.*

PARECER

Esta emenda deve ser aceita, porquanto se trata de uma estrada importante, já incluída no projeto do Plano Rodoviário Nacional.

Ela está compreendida na subemenda nº 31-Co., ficando integrada esta ligação no traçado da referida subemenda (Jupiá-Paranaíba-Rio Verde-Goiânia-Anápolis-Formosa-Posse-Barreiras-São Marcelo-Parnaguá-Bom Jesus de Gurguéia-Bertolínia-Jerumenha-Floriano).

Proponho, assim, que se aprove a emenda, com a seguinte redação:

EMENDA Nº 37-Co.

«Substitua-se no Plano Rodoviário Nacional, a designação BR-54, da ligação Rio Verde-Goiânia, pela de BR —.»

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 38

Autor: José Esteves Rodrigues.

«Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional:

Rodovia Belo Horizonte-Corinto-Corinto-Montes Claros-Lcnçóis — (BR-28).»

JUSTIFICAÇÃO

A ligação Belo Horizonte-Montes Claros-Lençóis é de incalculável valor econômico e estratégico. Com a mesma despesa, talvez menor, para construção de uma estrada ligando à Rio-Bahia a zona do vale do São Francisco, dada a natureza especial do terreno, é possível construir a rodovia proposta nesta emenda que será outra ligação norte-sul, quase tôda na bacia do São Francisco, ficando entre a ligação ferroviária (Central do Brasil e Leste Brasileira) e a fluvial, que é o rio São Francisco. Para a valorização do vale do São Francisco esta rodovia constituirá a mais valiosa contribuição.

Sala das Sessões, 23 de junho de 1949. — *José Esteves Rodrigues.*

PARECER

Esta emenda deve ser aceita porquanto a ligação proposta terá uma larga repercussão na bacia franciscana, drenando para o rio São Francisco, através das rodovias do Plano Nacional e dos Planos de Minas Gerais e Bahia, os produtos da região atravessada. Poderia mesmo ser considerada como eixo do sistema de acesso ao rio São Francisco.

Da opinião da Divisão de Planejamento Rodoviário do D.N.E.R., sôbre esta ligação, extraímos as seguintes referências:

«A Rio-Bahia foi lançada próxima ao divisor d'águas porém já na vertente marítima. A estrada proposta correrá pelo vale do São Francisco ligando pontos que já desempenham um papel importante na economia nacional, como Montes Claros, por exemplo.

Somos pela aprovação da emenda, pensando mesmo que a estrada deveria ser prolongada até Juazeiro, onde se articularia com a BR-25, a BR-27 e a BR-52.»

Inteiramente de acôrdo com êste ponto de vista, proponho a subemenda:

SUBEMENDA Nº 38-Co.

«Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional a seguinte longitudinal :

BR — Belo Horizonte-Corinto-Montes Claros-Lençóis-Juazeiro.»

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 40

Autor : Adelmar Rocha.

«I — Na rêde de Viação fluvial :

Suprima-se o Rio Gurguéia.

2 — Na rêde rodoviária :

Acrescente-se a ligação Floriano-Jerumenha-Bertolínia-Bom Jesus-Corrente do Piauí a Barreiras, na Bahia.»

JUSTIFICAÇÃO

Sempre tem feito parte das cogitações de técnicos e administradores brasileiros a ligação da bacia do São Francisco à do Parnaíba, de modo a cobrir, por meio de transportes modernos, as antigas rotas dos sertanistas e bandeirantes. Essa intercomunicação é lembrada em todos os planos de viação e ora se propõe com a abertura de canais, ora com a construção de rodovias e estradas de ferro.

Nos estudos mais recentes a que se procedeu e dependentes, ainda, de exame e aprovação do Legislativo, se dá como navegável quase que das nascentes à foz, no Parnaíba, o Rio Gurguéia, elemento que outros têm indicado a prolongar-se através de canal a afluentes do São Francisco, a fim de comunicar as duas rêdes fluviais mencionadas.

É de advertir, entretanto, que o Guerguéia não oferece, naturalmente, condições da navegabilidade. Se não corta, por completo, na época da estiagem, a sua vasão se reduz extraordinàriamente, ficando sem profundidade para o tráfego de embarcações. Por isso, às suas margens o transporte se faz em costas de animais, agora, como em tempos idos. É, a respeito, sumamente valioso o testemunho de Philip von Luetzelbrug, ao referir-se, em

obra de 1911, à condução da maniçoba daquela zona para Floriano, «em tropas de 200 a 300 burros (Estudo Botânico do Nordeste, vol. I, pág. 22). Está claro que se fôsse praticável a navegação do Gurguéia, não haveria como despresar a vantagem insuperável oferecida ao transporte águas abaixo. Mas a realidade é bem diferente. E a situação de ontem, em conseqüência do desmatamento da região e das sêcas mais prolongadas, mais intensas e repetidas, muito se tem agravado nos dias presentes.

Eis por que se impõe, cada vez mais instante, a necessidade da rodovia de que trata a emenda. De fato, o tronco paralelo que, no nosso sistema rodoviário se estende de Salvador às barrancas de Araguaia, por Feira de Santana, Lençóis, Barreiras, Pôrto Nacional e Pium, só se liga ao tronco compreendido entre João Pessoa e Carolina, passando por Cajazeiras, Campos Sales, Picos, Floriano, Balsas, por meio das duas estradas que avançam para o norte, de Salvador a Fortaleza e de Goiânia, tocando em Pôrto Nacional, a Belém. De Feira de Santana a Pôrto Nacional, numa extensão de mais de mil quilômetros, nenhuma estrada está prevista, rumo ao norte ou ao sul. É êsse grave inconveniente que se procura sanar.

A estrada é de caráter nacional. Liga dois Estados da Federação e duas bacias hidrográficas de rios navegáveis, a do São Francisco e a do Parnaíba. Além disso, serve de ligação a dois troncos paralelos da rêde rodoviária nacional: o que parte de João Pessoa e, através de Sapé, Barra, Sousa, Cajazeiras, Iguatú, Campos Sales, Picos Oeiras, Floriano, Souto, Balsas, vai até Carolina, no Maranhão, e o que parte da cidade do Salvador e se orienta rumo ao oeste, por Feira de Santana, Lençóis, Barras, Pôrto Nacional, Pium, prolongando-se até às barrancas do Araguaia. A ligar estas duas estradas, porém, há apenas, os troncos meridianos que se prolongam de Goiânia a Belém e de Salvador a Fortaleza.

As quatro linhas indicadas formam um quadrilátero irregular, cujo lado maior, representado pelo tronco paralelo meridional, ligando Salvador às margens do Araguaia, mede mais de 1.200 km, o que importa dizer que neste percurso, isto é, de Feira de Santana a Pôrto Nacional, não haverá uma só ligação rodoviária com a rêde do norte do país. Tôda a população que trabalha e que produz nesta extensa região ficará em lamentável insulamento, sem meios para transportar-se e para transportar suas cargas, o que significa lastimável situação de desestima de que necessita sair, quanto antes, integrando-se à civilização brasileira.

A construção da estrada de que trata a emenda é de caráter urgente, assumindo aspectos de imperiosa necessidade, de ordem política, administrativa e econômica. É de salientar ainda que a minha proposta, ligando, como já ficou acentuado, as bacias do São Francisco e do Parnaíba, se desenvolve por mais de dois têrços, precisamente, por pontos equidistantes dêsses dois rios. Por outro lado, essa estrada, atravessando territórios da Bahia e do Piauí, é de vital interêsse as comunicações com o norte e o nordeste, faci-

litando, do mesmo modo, com a última das regiões, as ligações de Goiás.

Releva notar, ademais, que, sendo o Piauí o Estado que, em média por habitante e por unidade de superfície, possui menor extensão de vias de transporte em tráfego, não foi, apesar disso, incluído em todo o Plano Salte com um quilômetro sequer de estradas de rodagem, o que importa na mais clamorosa das injustiças. Não se diga que a estrada São Luís-Peritoro-Terezina é também piauiense. Seria êrro inconcebível afirmá-lo. Essa rodovia se distende, inteiramente, por território maranhense, ligando os mesmos pontos atravessados pela Estrada de Ferro São Luís-Terezina, sejam, entre os principais: Caxias, Coroatá, Itapicurú.

É de admirar que no Plano Salte não se tenha olvidado de construir rodovias paralelas às estradas de ferro em tráfego, correndo ao lado uma da outra, e se tenha deixado ao abandono em vasta região de muitos milhares de quilômetros quadrados, populações que trabalham e que sofrem, mas não podem prosperar, produzindo com o esfôrço próprio a riqueza da Nação, porque não contam com o estímulo e a ajuda do mais rudimentar meio de transporte.

A emenda é ainda um grito de clamor contra a injustiça inexplicável dos elaboradores do Plano Salte.

Sala das Sessões, 23 de junho de 1949. — *Adelmar Rocha.*

PARECER

Emenda n.º 40-b.

As finalidades do traçado a que se refere essa emenda foram atendidas pelo da Subemenda nº 31-Co., no trecho Barreiras-Corrente-Bom Jesus da Gurguéia-Bertolínia-Jerumenha-Floriano.

Assim sendo, está a emenda prejudicada.

Emenda n.º 40-a

Não obstante apresentar o Río Gurgueia condições naturais de navegabilidade desfavoráveis, em parte — não convém ser o mesmo excluído do plano fluvial.

O transporte aí será auxiliado pela estrada que sugeriu o autor da emenda e ora incluída no plano rodoviário.

Proponho, assim, que seja a referida emenda (40-*a*) rejeitada.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA Nº 42

Autor : Agamemnon Magalhães e Milton Prates.

Incorpore-se ao Plano Geral da Viação Nacional a Rodovia Belo Horizonte a Montes Claros, no Estado de Minas eGrais.»

JUSTIFICAÇÃO

Estando em construção a rodovia de Montes Claros a Maria da Cruz, pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais por delegação do Departamento Federal de Estradas de Rodagem, a ligação de Belo Horizonte a Montes Claros estabelecerá a comunicação do vale do Alto São Francisco com o Rio de Janeiro.

Bastariam tão sòmente estas circunstâncias para justificar plenamente a inclusão do trecho rodoviário referido no Plano Geral de Viação Nacional.

Fatores de natureza econômica concorrem notàvelmente para justificar a providência que a emenda alvitra, pois que se trata de uma região riquíssima, de larga produção, asfixiada na sua capacidade de expansão pelo angustioso problema dos transportes.

Não devemos nos subordinar sempre às preocupações econômicas, e no caso avultam também interêsses sociais. É, pois, por diversos motivos, justíssima a emenda ora apresentada.

Sala das Sessões, 1 d ejulho de 1949. — *Agamennon Magalhães* e *Milton Prates*.

PARECER

Esta emenda está prejudicada pela proposta da ligação Belo Horizonte-Corinto-Montes Claros-Lençóis-Juazeiro, constante da Subemenda nº 38-Co. da Comissão de 1951.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 46

Autor : Vandoni de Barros.

«*Relação Descritiva e Nomenclatura das Estradas do Plano Rodoviário Nacional.*

IV — Ligações.

Acrescente-se :

BR — Vacaria-Passo Fundo.»

JUSTIFICAÇÃO

A Rodovia Vacaria-Passo Fundo foi omitida no Plano Rodoviário Nacional para ser incluída no Plano Rodoviário do Estado do Rio Grande do Sul, o que aliás não foi feito. A importância econômica e estratégica desta rodovia, como ligação entre os dois principais eixos rodoviários: BR-2 e BR-14, e ferroviários : T-5 e TPS, impõe-lhe condições técnicas e pavimentação das rodovias de 1ª classe. É também de todo interêsse para o Govêrno Federal a conclusão dessa ligação no mais curto prazo possível, bem como a sua conservação em ótimas condições de tráfego. Justifica-se,

assim, a sua inclusão no Plano Rodoviário Nacional pelo seu valor econômico e militar de alta significação.

Sala das Sessões. — *Vandoni de Barros.*

PARECER

Esta emenda deve ser aceita porquanto se trata de uma ligação rodoviária de interêsse militar, pondo em comunicação a BR-2 (Rio-Jaguarão) em Vacaria, com Passo Fundo na BR-14 (Rodovia Transbrasiliana). E tanto mais ressaltada fica a importância dessa ligação, sob os pontos de vista militar e econômico, se fôr a mesma prolongada até o Rio Uruguai, passando por Caràzinho, Ijuí, Santo Ângelo, São Luís de Gonzaga e São Borja.

Constituirá uma transversal norte do Rio Grande do Sul, servindo a grande região Missionária do Noroeste Riograndense, cuja diversificada e abundante produção agrícola e pecuária, será escoada favoràvelmente, pelo sistema ferro-rodoviário interligado.

Proponho que seja, portanto, aprovada a sub-emenda:

SUBEMENDA Nº 46-Co.

«*Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional* a *seguinte Transversal* : *BR — Vacaria-Lagoa Vermelha-Passo Fundo-Caràzinho-Ijuí-Santo Ângelo-São Luís Gonzaga-São Borja.*»

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA Nº 47

Autor : Vandoni de Barros.

«*Art.* — *Fica* o *atual roteiro da Estrada Rio-Bahia* (*BR-4*), *entre* o *Distrito Federal* e *Muriaé, no Estado de Minas Gerais, assim alterado* : *Rio-Teresópolis-Além Paraíba-Volta Grande-Pirapitinga-Muriaé.*»

JUSTIFICAÇÃO

Considerando que a ligação rodoviária: Rio-Teresópolis-AlémParaíba-Volta Grande-Pirapitinga-Muriaé, como novo traçado para Rio-Bahia, a partir de sua saída desta cidade, representa um considerável encurtamento nessa estrada, entre o Rio de Janeiro e Salvador;

Considerando que tal modificação, no roteiro da BR-4, muito concorrerá para aliviar o tráfego da estrada União-Indústria, entre Bom Sucesso e Areal, bem como da própria Rio-Petrópolis;

Considerando que, devido a isso, as obras de alargamento da União-Indústria, exigindo vultosas despesas com desapropriações, cortes em rocha, obras de arte, etc. poderão ser evitadas;

Considerando que, possìvelmente, o custo da nova variante da Rio-Bahia, assim imaginada, descontando-se os créditos orçamentários até aqui atribuídos à Rio-Teresópolis, será inferior ao que se iria gastar no alargamento da União-Indústria, apenas;

Considerando que, no trajeto ora imaginado, entre Além Paraíba e Pirapitinga, a nova Rio-Bahia encontraria, em grande parte terminada, a estrada estdual, de Minas Gerais, que liga Além Paraíba, na atual Rio-Bahia, à Volta Grande e à Pirapitinga com boas condições técnicas;

Considerando que, a atual ligação da Rio-Bahia, via União-Indústria, Areal, Bemposta, Sapucaia, Pôrto Novo, Leopoldina, até Muriaé, tem péssimas condições técnicas (o que alonga o desenvolvimento virtual, com prejuízo para o tráfego direto da Rio-Bahia), em vista de ter aproveitado, em muitos casos, como por exemplo, entre Pôrto Novo e Leopoldina, estradas estaduais antigas, com deficientes condições técnicas;

Considerando que, de modo algum, essa modificação virá prejudicar quaisquer das localidades já servidas ou beneficiadas pela Rio-Bahia, segundo o trajeto atual; devendo, pelo contrário, favorecer o serviço rodoviário das mesmas, pelo desvio do tráfego pesado, direto, da Rio-Bahia, para outro roteiro;

Considerando, por fim, que essa modificação na diretriz daqüela estrada, só poderá beneficiar, altamente, zonas prósperas e ricas, quer do Estado do Rio de Janeiro, quer do Estado de Minas Gerais, e, outrossim, sòmente virá beneficiar o país, devendo, pois, merecer pleno apoio de todos os elementos da Câmara dos Deputados,

Propomos a seguinte emenda, a ser incluída, onde couber, no Projeto nº...., relativo ao Plano Rodoviário Nacional:

Art. — Fica o atual roteiro da estrada Rio-Bahia (BR-4), entre o Distrito Federal e Muriaé, no Estado de Minas Gerais, assim alterado: Rio-Teresópolis, Além Paraíba-Volta Grande, Pirapitinga-Muriaé.

Sala das Sessões — *Vandoni de Barros.*

PARECER

A Emenda nº 47 que propõe a modificação do traçado da rodovia Rio-Bahia (BR-4) entre o Distrito Federal e Muriaé, no Estado de Minas Gerais, acarretará um grande alongamento (cêrca de 30 quilômetros), ao atual traçado dessa rodovia, entre Pôrto Novo e Muriaé, conforme verificou o D.N.E.R. em estudos por êle procedidos recentemente.

Acresce que o traçado indicado pela emenda acompanhará, paralelamente e em longa extensão, a via férrea existente desde São José do Além Paraíba e Pirapitinga, e de São Joaquim a Cisneiros e Palma, havendo uma verdadeira superposição de vias de comunicação. A atual Rio-Bahia, entre

Pôrto Novo e Muriaé, atravessa uma região quase desprovida de vias férreas, servindo, assim, melhor a região atravessada que é bastante desenvolvida e uma das mais importantes da zona da Mata.

Convém ser ressaltado que o único trecho de condições técnicas desfavoráveis, está compreendido entre Pôrto Novo e Leopoldina, pelo fato de ter sido aproveitada parte da estrada estadual existente. Isto, porém, não pode servir de argumento para o abandono da ligação Pôrto Novo-Leopoldina, por ter sido o mesmo melhorado, com a construção de variantes e custosas obras de arte.

Quando ao trecho Leopoldina-Muriaé, embora construído pelo Govêrno Federal, foi também melhorado, com a variante de Laranjal e de nova ponte, já construída, sôbre o Rio Pombo.

Houve com tais obras, encurtamento real e virtual do traçado.

Além disso, a modificação do traçado da rodovia Rio-Bahia, passando por Pirapitinga, acarretará para o erário público um enorme sacrifício, pois exigirá a construção de uma outra estrada com grande movimento de terra, com a extensão provável de 133 quilômetros, entre São José do Além Paraíba, Palma e Bom Jesus da Cachoeira Alegre, onde se entroncará na rodovia Rio-Bahia em seu km 173.

Os exaustivos estudos realizados pelos técnicos do D.N.E.R. para a indicação do traçado da atual rodovia Rio-Bahia em 1936, tiveram agora a sua consagração com os recursos modernos do levantamento aerofotogramétrico recentemente realizado, indicando essa diretriz como a melhor.

Reconhecemos, todavia, a vantagem da modificação do traçado sugerido pela emenda, entre Pôrto Novo e Areal pelo traçado São José do Além Paraíba-Rio de Janeiro, passando por Sumidouro e Teresópolis, com entroncamento na BR-5 (Rio-Vitória) nas proximidades de Magé, no Estado do Rio, o que permitirá aliviar, sem dúvida, o tráfego pesado da rodovia «União e Indústria», entre Areal e Petrópolis, evitando ainda as grandes desapropriações para o alargamento dessa rodovia a fim de atender a êsse tráfego.

O atual traçado da rodovia Rio-Bahia (BR-4), entre Pôrto Novo e Marinópolis, deverá ser modificado, em face dos estudos realizados pelo D.N.E.R., que indicam um novo local para a travessia do Rio Paraíba em São José do Além Paraíba, devendo dêsse ponto prosseguir para a Fazenda São Luís e Marinópolis.

Portanto, sou pela supressão do novo traçado sugerido na Emenda nº 47 (São José do Além Paraíba-Volta Grande-Pirapitinga-Muriaé).

No tocante ao trecho Areal-Pôrto Novo-Marinópolis, enquanto não fôr construída a seção (Rio-Teresópolis-Sumidouro-São José do Além Paraíba-Marinópolis), deverá ser conservada no Plano Nacional como uma ligação.

Assim sendo, proponho seja aprovada a seguinte sub-emenda:

SUBEMENDA Nº 47-Co.

«a) *Fica o atual traçado da rodovia Rio-Bahia (BR-4), entre o Rio de Janeiro e Marinópolis, no Estado de Minas Gerais, assim alterado: Rio de Janeiro-Teresópolis-Sumidouro-São José de Além Paraíba-Marinópolis;*

b) Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional a seguinte ligação: Areal-Pôrt Novo-Marinópolis.»

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 48

Autor: Pereira da Silva.

«*Inclua-se no Plano de Viação Nacional, como rodovia de mediação do tráfego fluvial Purus-Madeira, na região dos campos gerais do Pussiary, a estrada Lábrea-Humaitá, que terá como objetivo final a ligação com a foz do Beni-Madeira, e cujos serviços estão prosseguindo, em face de reconhecimento, já estando atingido o km. 63, alcançados os campos gerais, seguindo o picadão sôbre o divisor de águas dos rios Passiá e Pussiary.*»

JUSTIFICAÇÃO

O empreendimento objeto da emenda beneficia o Estado do Amazonas, abrindo comunicação franca entre os dois maiores tributários do Amazonas — o rio Purus e o rio Madeira, através dos Campos Gerais do Pussiary. Dir-se-á que essa rodovia fica muito afastada da linha tronco do traçado geral, que atravessa a região amazônica, interligando as cidades mais populosas. É preciso, porém, considerar que, na região do Grande Rio, as verdadeiras estradas são os cursos d'água imensos que entrecortam a região sendo as rodovias empreendimentos destinados a corrigir a obra ciclópica da natureza, objetivando o encurtamento das distâncias, quando é preciso estabelecer o intercâmbio entre populações que se aglomeram nas cidades marginais dos grandes rios de curso paralelo.

A estrada Lábrea-Humaitá apresenta, exatamente, características e objetivos que se destacam, talvez, das linhas mestras do Plano Geral de Viação Nacional. Entretanto, não esqueçamos que a esquemática do sistema rodoviário do Brasil, terá que se demonstrar transigente com a realidade potamográfica da Amazônia e conceber o empreendimento rodoviário em função das peculiaridades regionais.

Isso pôsto, devemos admitir que a estrada Lábrea-Humaitá, sòmente teòricamente será uma estrada isolada do Plano Geral de Viação Nacional, pois na realidade está ela entrosada nêsse Plano como subsidiária do sistema

de viação fluvial, permitindo a ligação terrestre entre os dois rios de maior futuro econômico do sertão amazônico.

Ademais, precisamos compreender as finalidades precípuas do Plano Geral de Viação Nacional.

Ao que nos parece, o que a nação deseja, abrindo estradas, é proporcionar o povoamento das zonas desertas do centro-norte e do centro-oeste, principalmente. Tôda a estrada tem um sentido econômico e também um sentido político-social a serem considerados, como imperativo de sua abertura.

A estrada Lábrea-Humaitá interessa a Nação, porque vem resolver um problema cruciante de um Estado-Membro da Federação. O Amazonas não dispõe de campos naturais onde possa desenvolver a pecuária. A região do Rio Branco lhe foi arrancada por Decreto-lei fundado na Constituição outorgada de 1937. O grande Estado perdeu, com uma simples penada, sem ser ouvido, os seus rebanhos e as prodigiosas riquezas do seu subsolo, não advindo à nação nenhum proveito, até hoje, dêsse esbulho clamoroso que os constituintes alarmados de 46 mantiveram, sob recomendação telefônica.

A rodovia a que se refere a emenda resolve êsse problema, que não interessa apenas ao Amazonas, mas ao país inteiro, por proporcionar o desenvolvimento de uma fonte de riqueza — a pecuária — que a todos beneficia, aproveitando econômicamente a uma região que precisa sair do colonianismo secular em que se desgasta servilmente, para bastar-se a si própria, pelo menos, dando à sua população condições de sobrevivência compatíveis com os nossos foros de nação civilizada e pollticamente organizada.

Pouco importa que o seu prosseguimento pela terra a dentro esteja teòricamente considerado impossível, de vez que os cursos d'água também são estradas em movimento, que nos levam, mais adiante, aos caminhos rasgadas na terra firme, restabelecendo a continuidade do trajeto humano pelo traçado central projetado sôbre todo o território nacional.

O Amazonas constitui um Brasil diferente. Diferentes, portanto, deverão ser os sistemas de execução do Plano Geral de Viação Nacional, em uma região onde as águas grandes preponderam sôbre os firmes, mais propícios, de certo a abertura de vasas rodovias.

A estrada Lábrea-Humaitá é uma necessidade nacional; e a sua inclusão no Plano Geral de Viação será obra de alto patriotismo, pois juntamente com essa rodovia, para cujas despesas não faltará a cooperação financeira do Plano de Valorização Econômica da Amazônia, serão rasgados novos rumos à produção do Estado do Amazonas, pela exploração das espécies extrativas, de inestimável valor econômico, encontradas na região dos campos do Pussiary.

Sala das Sessões, 23 de maio de 1950. — *Pereira da Silva.*

PARECER

Como está bem acentuado na justificação da emenda oferecida pelo nobre Deputado Pereira da Silva, a estrada de rodagem Lábrea-Humaitá

tem a função característica de interligar duas grandes e importantes vias naturais de comunicação, isto é, os rios Purus e Madeira, nos seus cursos médios e francamente navegáveis. Com a extensão aproximada de 200 km. ela atravessará os Campos Gerais do Pussiary, de terras altas e próprias para o desenvolvimento da pecuária.

Esta rodovia, embora prevista no Plano Estadual, com a designação de AM-21, tem de fato um caráter amplo, pela interligação que estabelece, permitindo uma solução mista dos transportes, o intercâmbio comercial de vasta região que sòmente é servida depois de percurso superior a 700 km, pelos dois grandes cursos d'água.

Do sistema assim formado resultarão benefícios de ordem geral e que a meu ver justificam a inclusão da rodovia Lábrea-Humaitá no Plano Nacional.

Opino, assim, para que se aprove a emenda, dando-lhe a seguinte redação:

EMENDA Nº 48

«Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional a ligação :
BR — Lábrea-Humaitá.»

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA Nº 49

Autor : Manuel Novaes.

«Inclua-se :
Ligação Rodoviária de Ilhéus (Bahia) a Pedra Azul (Minas Gerais).»

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de importante interligação entre a Rio-Bahia e a Rio-Vitória-Ilhéus-Salvador, servindo a uma das mais ricas regiões brasileiras.

Sala das Sessões, 19 de maio de 1950. — *Manuel Novaes.*

PARECER

A ligação proposta por esta emenda foi aceita e incluída na *Subemenda nº 7-Co.* da Comissão de 1951, estando, assim, prejudicada.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA Nº 50

Autor : Manuel Novais.

«Inclua-se :
Ligação Rodoviária Salvador-Jacobina-Remanso-São Raimundo-Alto Parnaíba.»

Sala das Sessões, 19 de maio de 1950. — *Manuel Novaes.*

PARECER

A ligação proposta por esta emenda tem uma alta significação no desenvolvimento do Nordeste, porquanto estabelecerá a comunicação de uma importante região, com grandes possibilidades econômicas, mas assolada pelas sêcas, com pontos vitais do país, pertencentes ao Plano de Viação Nacional. Esta ligação aproveitará a rodovia integrante do Plano Estadual da Bahia, sob a denominação de BA-21, partindo de Irará, na BR-13, atingindo Remanso, no trecho navegável do Rio São Francisco, em demanda ao Piauí, onde se articula com o Plano Rodoviário dêste Estado, atingindo o extremo navegável do Rio Parnaíba, na localidade de Alto Parnaíba.

A finalidade desta ligação é estabelecer a articulação entre as Bacias do São Francisco e do Parnaíba. Há, igualmente, a conveniencia de se prolongar o traçado do Alto Parnaíba a Tocantínia, situada à margem direita do Rio Tocantins, ficando assim também ligada a bacia dêste rio às dos dois outros.

Proponho, portanto, a subemenda:

SUBEMENDA Nº 50-Co.

«Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional a seguinte transversal : Feira de Santana——Jacobina-Remanso-São Raimundo-Bom Jesus do Gurguéia-Alto Parnaíba-Tocantínia.»

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos.*

EMENDA Nº 51

Autor : Vandoni de Barros.

«Inclua-se no setor rodoviário : Campinas-Poços de Caldas.»

JUSTIFICAÇÃO

Esta estrada foi proposta pelo Conselho Rodoviário Nacional.

Sala das Sessões. — *Vandoni de Barros.*

PARECER

As finalidades desta ligação já foram atendidas pelo traçado a que se refere a Subemenda nº 8-Co: (Bragança-Poços de Caldas-Muzambinho-Nova Rezende-Araxá-Patos de Minas).

Opinamos, assim, pela rejeição da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA Nº 52

Autor : Vandoni de Barros.
«Substitua-se o trecho :
Foz do Iguaçu-Pôrto Mendes por Cascavel-Pôrto Mendes.»

JUSTIFICAÇÃO

A substituição foi proposta pelo Conselho Rodoviário Nacional. — *Vandoni de Barros.*

PARECER

Aligação proposta por esta emenda deve ser aprovada, pois é de interêsse militar. Por ela a BR-35 (Paranaguá-Foz do Iguaçu) ficará ligada a Pôrto Mendes, ponto extremo da navegação do Baixo Paraná e terminal da BR-75, sem haver necessidade do trecho rodoviário Foz do Iguaçú-Pôrto Mendes, por ser navegável êsse trecho do Rio Paraná.

Assim sendo, a BR-75 (Ourinhos-Pôrto Mendes-Foz do Iguaçú) ficará com o traçado, Ourinhos-Pôrto Mendes, e a ligação a ser incluída no Plano Rodoviário terá a designação de BR —.

Proponho, portanto, a aprovação da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA Nº 53

Autor : Gil Soares.
«Inclua-se :
Currais Novos-Patu-Martins-Pau dos Ferros-São Miguel-Jaguaribe».

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda foi objeto de um projeto já aprovado pela Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas. — *Gil Soares.*

PARECER

Esta emenda deve ser aprovada, pois a ligação proposta será um complemento do sistema rodoviário federal do Rio Grande do Norte, constituindo uma transversal ligando a BR-12, em Currais Novos, a Jaguaribe na BR-13.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA N.º 54 (*a* e *b*)

Autor : Eunápio Queiroz.
«Inclua-se, como convier, no Plano Rodoviário as ligações :
a) *Ilhéus-Conquista-Brumado-Caetité;.*
b) *Caetité-Carinhanha-Sítio da Abadia-Formosa-BR-14.»*

JUSTIFICAÇÃO

Uma simples vista de olhos sôbre o mapa do Brasil, onde se acha traçado o novo Plano Rodoviário Nacional, faz-nos ver que entre as malhas mais densas das rêdes do Nordeste brasileiro e do Sul, consideradas estas abaixo da transversal Vitória-Belo Horizonte-Cuiabá, encontra-se um vasio de quase 800 quilômetros de amplitude, no sentido dos meridianos, para o qual não encontramos explicação, dada a importância econômica da região considerada.

Duas circunstâncias, muito ponderáveis, levam-me a requerer inclusão, no novo Plano, das rodovias Ilhéus-Lapa e Caetité — BR-14.

A primeira é que o pôrto de Ilhéus, pela importância econômica que desfruta, necessita de estar articulado com as rêdes federais de transportes, e, além disso, a rodovia Ilhéus-Lapa foi constituída pelo Congresso, por fôrça do Plano de Aproveitamento do São Francisco, um dos escoadouros do grande vale, estando, já, o trecho Brumado-Lapa sendo construído com verbas específicas destinadas à execução daquele Plano.

.Nesta importante rodovia, as exigências do tráfego atual indicam a necessidade da construção de pavimentação de classe no trecho de 35 km, entre as grandes cidades de Ilhéus e Itabuna e melhoramentos em diversos outros trechos, como sejam o de Itabuna a Palestina (hoje Ibicaraí) e a subida da Serra Geral.

A segunda é que nenhuma ligação do Planalto Central do Brasil foi considerada em relação ao Leste e ao Nordeste brasileiros, apesar de serem os portos de Ilhéus e Salvador os mais próximos daquela região.

A ligação sugerida, Caetité-Formosa-BR-14, vem realizar, nas melhores condições, êsse objetivo, possibilitando a intercomunicação do Planalto com o vale do rio São Francisco e com a Rodovia Rio-Bahia, em Conquista e, assim, efetivar a ligação com os portos citados e o Leste e Nordeste do Brasil.

Além dos objetivos econômicos e estratégicos de tal estrada, a localização da futura Capital Federal no Planalto Central, conforme estabelece a Constituição Federal, cria outro objetivo, de ordem política, o qual torna imperativa essa ligação, sem a qual as finalidades pretendidas com a mudança não estariam devidamente atendidas.

Conforme as informações que temos, já existe ligação rodoviária, se bem que precária, entre Caetité e Malhada, na margem direita do São Francisco, e de Sítio da Abadia, na fronteira goiana, com Formosa e Anápolis, onde passam a Transbrasiliana e a E. F. de Goiás. Construindo-se a ligação de Carinhanha, na margem esquerda do São Francisco, fronteira a Malhada, com sítio da Abadia, pelo vale do rio Carinhanha, completaríamos a ligação tão importante entre os portos do litoral leste e o Planalto, incluindo trechos provisórios que, posteriormente, seriam enquadrados nas condições adotadas pelas normas federais.

A inclusão, pois, destas rodovias no Plano Rodoviário Nacional vem reduzir a larga dimensão da malha que cobre grande parte dos Estados da Bahia e Minas Gerais e isso não importaria em outra coisa que o restabelecimento de uma ligação projetada, com o devido acêrto, no Plano de Viação Nacional de 1934 e que, sem justificação plausível, foi eliminada na Revisão recentemente estudada.

Sala das Sessões. — *Eunápio de Queiroz.*

PARECER

Proponho, em substituição às ligações rodoviárias apresentadas pela Emenda nº 54, a seguinte subemenda:

SUBEMENDA Nº 54-Co.

«*Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional a Transversal* :

BR — Ilhéus-Vitória da Conquista-Brumado-Caetité-Bom Jesus da Lapa-Santa Maria da Vitória-Posse.

Esta ligação permitirá o acesso de um pôrto marítimo ao Rio São Francisco e ao planalto central de Goiás, através as regiões dos Estados da Bahia e Goiás, de grande potencial econômico.

Terá, assim, esta rodovia repercussão favorável no âmbito nacional, pois articulará três importantes estradas do Plano Nacional : a BR-5 (Rodovia Rio-Bahia), a BR-(Anápolis-Formosa-Correntes-Floriano), com a navegação do Rio São Francisco, permitindo o intercâmbio comercial entre essas regiões e o pôrto de Ilhéus.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA Nº 58

Autor : Ostoja Roguski.

«*Acrescente-se, na Relação Descritiva e Nomenclatura das Estradas do Plano Rodoviário Nacional a seguinte ligação* : *BR — Presidente Epitácio Cruz Alta*»

JUSTIFICAÇÃO

A ligação de Presidente Epitácio, cidade situada no Estado de São Paulo, com a de Cruz Alta, no Estado do Rio Grande do Sul, tem por objetivo incluir no Plano Rodoviário Nacional uma nova estrada de sentido meridional que, partindo daquela primeira, já beneficiada pela transversal BR-35 (São Paulo-Ourinhos-Presidente Epitácio-Caiuas-Pôrto Murtinho), atravessa as riquíssimas, opulentas e futurosas terras do oeste paranaense e catarinense, atualmente alvo das intensas correntes migratórias internas,

provenientes umas de São Paulo, Minas e do Nordeste, outras do leste do Paraná e de Santa Catarina e as últimas do Rio Grande do Sul — terminará naquela segunda cidade da região colonial gaúcha, que é ponto obrigatório de passagem da Transbrasiliana — BR-14.

A referida ligação, de incalculável valor para uma melhor e mais rápida inter-comunicação entre os Estados do Rio Grande do Sul e de São Paulo, através das glebas ubérrimas que estão sendo colonizadas de preferência por agricultores provindos daqueles Estados, já foi alvo de acurados estudos técnicos em diversos congressos rodoviários, pronunciando-se ilustres engenheiros a favor da idéia.

Aprovando assim a emenda, a douta Comissão concorrerá para a solução do magno problema de comunicações entre três dos mais prósperos Estados meridionais, cuja produção agrícola se avoluma anualmente de molde a desafiar a capacidade dos nossos administradores e se credenciará à estima e ao aprêço das populações que mourejam naquela região enriquecendo e engrandecendo o Brasil.

Sala das Sessões, 26 de abril de 1951. — *Ostoja Roguski.*

PARECER

Esta emenda deve ser aceita, porquanto a ligação rodoviária proposta, sem dúvida, terá uma grande função colonizadora, pois deverá atravessar várias regiões meridionais do Brasil, fertilíssimas, que estão agora desbravadas, a exemplo de Londrina e Apucarana no sertão paranaense, onde passará à pequena distância, atingindo Campo Mourão, outra fértil região em franco desenvolvimento pela sua eficiente colonização, e bem assim a região de Santa Catarina entre Campo Erê e São Carlos, e a do Estado do Rio Grande do Sul entre Cruz Alta e Iraí.

Essa ligação que percorrerá quatro Estados, terá sua origem na rodovia BR-34 (São Paulo-Ourinhos-Presidente Epitácio-Pôrto Murtinho), em Presidente Epitácio e atingirá Cruz Alta, no Estado do Rio Grande do Sul, na BR-14 (Rodovia Transbrasiliana), cruzando a BR-75 (Ourinhos-Pôrto Mendes) na altura de Maringá, a Br-35 (Paranaguá-Curitiba-Foz do Iguaçu), em Laranjeiras do Sul e a BR-36 (Florianópolis-Lajes-Itapiranga) em São Carlos.

Há conveniência, porém, de um pequeno prolongamento para o norte, do traçado, cujo ponto extremo passará de Pôrto Epitácio para o de Jupiã, estabelecendo, assim, a continuidade desta rodovia com a transversal mineira.

Para melhor caracterizar o traçado, proponho a subemenda:

SUBEMENDA Nº 58-Co.

«Inclua-se a seguinte longitudinal no Plano Rodoviário Nacional : BR — Jupiá-Presidente Epitácio-Campo Mourão-Laranjeiras do Sul-Palmeira das Missões-Cruz Alta.»

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA N.º 59 (*a* e *b*)

Autor : Vasconcelos Costa.
«Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional :
a) *Ligação Caxambu-Lambari-Cambuquira-Campanha-Poços de Caldas;*
b) *Ligação São Lourenço-Itajubá».*

JUSTIFICAÇÃO

É o circuito das estâncias hidrominerais, para facilitar o incremento do turismo.
Sala das Sessões, 30 de abril de 1951. — *Vasconcelos Costa.*

PARECER

A ligação proposta pela Emenda n.º 59 *a* está prejudicada, porquanto o trecho Caxambú-Cambuquira-Campanha-Poços de Caldas, já faz parte do Plano Rodoviário Nacional, sob a denominação de BR-32 (Campos-Muriaé-Juiz de Fora-Campanha-Caxambú-Araraquara), e o trecho Lambarí-Cambuquira foi incluído na emenda n.º 63 de autoria do Deputado Maurício Joppert da Silva, para fazer parte do Plano Rodoviário Nacional, integrando o chamado *Circuito das Águas.*
A ligação proposta pela Emenda nº 59-B já foi também considerada na *Subemenda nº* 64-Co. (Pindamonhangaba-Campos do Jordão-Itajubá-Silvestre Ferraz-São Lourenço-Vidinha, na BR-58), sugerida pelo Relator.
Assim, a emenda no seu conjunto está prejudicada.
Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA N.º 60 (*a* e *b*)

Autor : Vasconcelos Costa.
«Incluam-se no Plano Rodoviário Nacional as seguintes ligações : *a*) *Ligação Uberlândia-Monte Alegre de Minas-Rio Verde* (*GO*)*-Quiratinga* (*MT*)*-Cuiabá; b*) *Ligação Rio Verde* (*GO*)*-Caiapônia* (*GO*)*-Aragarças* (*GO*)*-Xavantina* (*MT*)».

JUSTIFICAÇÃO

São estradas já existentes, penetrações ditadas pelas necessidades econômicas do homem. Constituem rotas terrestres do maior interêsse e a sua melhoria virá trazer grande desenvolvimento às zonas a que servem.
Sala das Sessões, 30 de abril de 1951. — *Vasconcelos Costa.*

PARECER

O traçado a que se refere a Emenda 60-a pode ser aceito no trecho Uberlândia-Monte Alegre de Minas-Rio Verde-Jataí.

Quanto ao traçado Rio Verde-Jataí-Mineiros-Alto Araguaia, é parte comum com a BR-31 (Vitória-Belo Horizonte-Cuiabá), sendo que o trecho Alto Araguaia-Guiratinga-Cuiabá, corre paralelamente à BR-31, devendo, assim, ser substituído por esta rodovia do Plano Nacional.

O traçado referido na Emenda n.° 60-*b* é também aceitável, pois se trata de importante ligação, tendo como principal escôpo o desbravamento e a colonização do Brasil Central.

Assim sendo, podem ser aprovadas e incluídas no Plano Rodoviário Nacional as duas rodovias constantes da seguinte subemenda :

SUBEMENDA Nº 60-Co.

«*Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional* :

a) *Ligação:*

BR — Uberlândia-Monte Alegre de Minas- Itumbiara-Rio Verde-Jataí;

b) *Ligação :*

BR — Jataí-Caiapônia-Aragarças-Xavantina».

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA N.° 61 (*a* e *b*)

Autor : Vasconcelos Costa.

«*Plano Rodoviário Nacional.*

No Estado de Minas Gerais :

a) *Ligação : Montes Claros-Pedra Azul;*

b) *Ligação : Pedra Azul-Jequitinhonha-Joaima-Rubim-Salto da Divisa-Jacinto-Jordânia-Pedra Azul*».

Sala das Sessões, 30 de abril de 1951. — *Vasconcelos Costa.*

PARECER

A ligação proposta pela Emenda 61-a foi aceita e incluída na Subemenda nº 7-Co., sugerida pelo relator, estando, assim, prejudicada a emenda.

A ligação rodoviária a que se refere a Emenda n.° 61-*b* deve ser incluída no Plano Rodóviário de Minas Gerais, de que já faz parte o trecho Pedra Azul-Jequitinhonha-Joaima, ficando, portanto, rejeitada a Emenda n.° 61-*b.*

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA N.° 62 (a, *b, c* e *d)*

Autor : Vasconcelos Costa.

«*Plano Rodoviário Nacional.*

No Estado de Minas Gerais :

a) *Ligação-Paracatú-Coromandel-Indianópolis* (*com ponte sôbre o rio das Velhas*)*-Uberlândia;*

b) Ligação-Uberlândia-Monte Alegre de Minas-Ituiutaba-Santa Vitória;

c) Ligação-Poços de Caldas-Guaxupés-S. S. Paraíso-Araxá-Uberaba;

d) Ligação-Pouso Alto-Itanhandú-Passa Quatro-Cruzeiro (SP), com ramal para Virgínia (MG)».

JUSTIFICAÇÃO

São tôdas elas rodovias do maior interêsse público. As ligações já existem, mas através de estradas quase impraticáveis no período das chuvas.

Sala das Sessões, 30 de abril de 1951. — *Vasconcelos Costa.*

PARECER

No tocante a Emenda n.º 62-a, convém ser observado que Paracatú já está servida por estrada do Plano Estadual, pondo-a em comunicação com Presidente Olegário e Patos de Minas, na Transversal Mineira que passa por Patos, Monte Carmelo, Uberlândia, etc. A estrada Paracatú-Coromandel-Monte Carmelo e a que vai desta última cidade a Indianópolis, deverá ser incluída no Plano Estadual. Opino, portanto, pela rejeição da Emenda n.º 62-a.

O traçado proposto pela Emenda n.º 62-*b*, com um pequeno acréscimo, de Santa Vitória a Ponte sôbre o canal de São Simão, onde passa a BR-31 (Vitória-Cuiabá), atravessa uma região do Triângulo Mineiro extremamente fértil, tendo grande produção de cereais (arroz, feijão, etc.) que é exportado pela E. F. Mogiana.

A ligação em aprêço, além de pôr em comunicação sistemas rodoviários existentes, terá a importante função de alimentadora do transporte ferroviário.

Assim, julgo que se deva aceitar o traçado, com o acréscimo lembrado, e portanto, que seja aprovada a seguinte sub-emenda:

SUBEMENDA N.º 62-*b*-Co.

«Inclua-se n oPlano Rodoviário Nacional a seguinte ligação :

BR — Uberlândia-Monte Alegre de Minas-Ituitaba-Santa Vitória-Canal de São Simão.»

O traçado a que se refere a Emenda n.º 62-*c*, cuja finalidade é ligar Poços de Caldas a Araxá, foi substituído, servindo a mesma região, pelo indicado na Subemenda nº 8-Co. (Poços de Caldas-Muzambinho-Nova Rezende-Araxá-Patos), sugerido pelo relator, ficando assim, a dita Emenda (62-*c*) prejudicada.

A ligação proposta pela Emenda n.º 62-*d* é realmente de grande interêsse, porquanto permitirá um acesso mais curto de São Paulo às estações de águas de Caxambú e São Lourenço, via Cruzeiro, importante entronca-

mento ferroviário e considerado ponto chave militar. Essa ligação que deverá partir de Cachoeira Paulista, na BR-2 (Rio-São Paulo), atravessará a Serra da Mantiqueira pela Garganta do Embaú, pouco antes de Passa Quatro referida rodovia, com o BR-22, que liga aquela cidade à de Fortaleza e passa a BR-58 (Resende-Caxambu), atingindo em Pouso Alto essa rodovia.

Proponho, assim, a sub-emenda:

SUBEMENDA N.º 62-*d*-Co.

«Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional a seguinte ligação :

BR — Cachoeira Paulista-Cruzeiro-Passa Quatro-Itanhandú-Pouso Alto».

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA N.º 63

Autor : Maurício Joppert da Silva.

«Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional :

Uma estrada estabelecendo a ligação rodoviária entre São Lourenço e Cambuquira, passando por Lambarí.»

JUSTIFICAÇÃO

A ligação rodoviária indicada, mais conhecida como do «Circuito das Águas», porque estabelece uma comunicação rodoviária contínua entre tôdas essas afamadas estações de águas medicinais, é, sem dúvida, de grande projeção no campo da saúde pública e do turismo, permitindo o acesso fácil a êsses importantes centros de cura por meio dessas águas medicinais e do clima, como permitirá também o encaminhamento para êsses centros, das correntes turísticas, nacional e estrangeira, notadamente da Argentina e do Uruguai, que já os estão procurando.

Trata-se de uma ligação rodoviária de pequena extensão, que não ultrapassará de 70 quilômetros, não sendo oneroso o seu custo de execução. Estabelece ainda por São Lourenço e Cambuquira, respectivamente, ligação entre as impotantes rodovias do Plano Nacional BR-58 (Engenheiro Passos-Caxambú) e BR-32 (Caxambú-Poços de Caldas).

O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem recomendou ao 1.º Congresso de Estâncias Hidrominerais de Minas Gerais realizado em Poços de Caldas, de 8 a 11 de janeiro de 1948, em tese que apresentou a

sse certame, a construção dessa necessária ligação, pela sua alta importância, a qual foi unânimemente aprovada.

A inclusão dessa ligação rodoviária no Plano Nacional impõe-se, portanto, pois virá atender ao interêsse público e terá grande repercussão econômica não só para a região beneficiada como para o próprio país.

Sala das Sessões, 30 de abril de 1951. — *Maurício Joppert da Silva.*

PARECER

A rodovia proposta por esta emenda deve ser aceita, porquanto é de interêsse nacional e atenderá a uma antiga aspiração, que é a de ligar as estações de águas medicinais por um circuito, permitindo, assim, o acesso fácil a tôdas elas das principais cidades brasileiras.

Julgo, portanto, que a emenda deve ser aprovada.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA N.º 64

Autor: Maurício Joppert da Silva.

«*Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional:*

Uma estrada estabelecendo a ligação rodoviária entre São José dos Campos, na BR-2 (Rio-São Paulo), e Vidinha, na BR-58 (Engenheiro Passos-Caxambú), com o seguinte traçado: São José dos Campos-Campos de Jordão-Itajubá-Silvestre Ferraz-São Lourenço-Vidinha.»

Sala das Sessões, 30 de abril de 1951. — *Maurício Joppert da Silva.*

JUSTIFICAÇÃO

O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, em tese que apresentou ao 1.º Congresso de Estâncias Hidrominerais de Minas Gerais, e foi unânimemente aprovada, sugeriu a construção dessa ligação rodoviária por ser a de menor percurso do Sul de Minas para São Paulo, proporcionando, assim, fácil acesso dessa grande cidade às afamadas estações de águas medicinais de Minas Gerais. Estabelecerá ainda, maior atração de correntes turísticas nacionais e estrangeiras, procedentes do sul do país.

Essa ligação rodoviária, que terá extensão provável de 224 quilômetros, já tem um trecho construído pelo govêrno do Estado de São Paulo, de 89 quilômetros, entre São José dos Campos e Campos do Jordão, e dotado de boas condições técnicas. Resta, portanto, a ser construído, apenas o trecho Campos do Jordão-Itajubá-São Lourenço, com a extensão de 135 quilômetros.

Em São Lourenço articular-se-á essa ligação com o denominado sistema rodoviário «Circuito das Águas», e que ligará São Lourenço a Lambari, Combuquira e Caxambú.

Há ainda uma circunstância de grande interêsse militar: é que essa ligação rodoviária porá em comunicação o importante parque de indústria bélica de Itajubá com São Paulo, hoje considerado o maior centro industrial da América do Sul, já ligado ao grande pôrto de Santos pela magnífica e grandiosa «Via Anchieta».

A inclusão dessa ligação rodoviária no Plano Nacional permitirá ainda completar-se a malha do sistema rodoviário nacional, que serve às mais importantes estâncias hidrominerais do país, a saber: de um lado a BR-58 (Engenheiro Passos-Caxambú), de outro a BR-32, que ligará Caxambú a Cambuquira e Poços de Caldas. Há ainda a incluir-se nessa malha as novas BR, já recomendadas pelo Congresso Nacional e consubstanciadas nestas emendas ao Plano Rodoviário Nacional: n.º 9, de autoria do Deputado Licurgo Leite, com sub-emenda do Deputado Leopoldo Maciel, referente à ligação rodoviária Lorena-Piquete-Itajubá-Poços de Caldas, já aprovada pela Comissão de Transportes; emenda n.º 8, de autoria também do Deputado Licurgo Leite, referente à ligação rodoviária Poços de Caldas-Muzambinho-Nova Rezende-Araxá, devidamente aprovada pela Comissão de Transportes.

Conseguir-se-á, desta forma, com essas ligações rodoviárias, magnífico sistema de comunicações para as mais importantes estâncias hidrominerais do país, que se tornarão, assim, mais acessíveis às populações do país, que delas hoje só se beneficiam vencendo grandes distâncias, com todos seus entraves e dificuldades, a que também se acham sujeitos os turistas que nos visitam. Por outro lado, semelhante rêde rodoviária concorrerá, sem dúvida, para maior progresso da lavoura e da indústria das zonas a que servirá, interligando-as fàcilmente e proporcionando escoamento mais rápido de seus produtos para os grandes centros consumidores do país.

Sala das Sessões, 30 de abril de 1951. — *Maurício Joppert da Silva.*

PARECER

O traçado a que se refere a emenda é de grande interêsse, pois constitui uma ligação entre a BR-2 (Rio-São Paulo) e a BR-58 (Engenheiro Passos-Caxambú), permitindo um acesso favorável de São Paulo e do Rio de Janeiro às estações climatéricas e hidrominerais: Campos do Jordão, São Lourenço, Caxambú, Lambari e Cambuquira.

Apenas o seu trecho inicial, tendo-se em vista estudos recentes, deve-se substituir por Pindamonhangaba-Campos do Jordão, porquanto, não só reduz à metade o desenvolvimento, como apresenta maiores facilidades de execução.

Sugiro, portanto, a sub-emenda:

SUB-EMENDA N.º 64-Co.

«Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional a seguinte ligação :

BR — BR2 — Pindamonhangaba-Campos do Jordão-Itajubá-Silvestre Ferraz-São Lourenço-Vidinha (BR-58).»

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA N.º 65

Autor : Jaime Teixeira.

«Inclua-se onde convier :

Ligação de Alagoinhas (Estado da Bahia) à Praia de Subaúma, no Litoral norte do Estado da Bahia, passando por Araçás, Itanagra e Jangada.»

JUSTIFICAÇÃO

Em Alagoinhas cruzam-se as rodovias longitudinais BR-11 (João Pessoa-Recife-Maceió-Aracajú e Feira de Santana) e BR-12 (Natal-Salvador). Ainda em Alagoinhas, no plano ferroviário, vem ter o tronco T. 1 (Salvador-Bonfim-Joazeiro, etc.) e o tronco principal norte T. P. N. (Rio de Janeiro a São Luiz).

É assim Alagoinhas um ponto de grande interêsse ferro e rodoviário. Além das condições econômicas que justificam a inclusão dessa ligação no plano rodoviário, pela importância e valor dos terrenos atravessados, já com grande produção agrícola de cereais, hortaliças e frutas, que viriam abastecer os mercados de Feira de Santana e Salvador, revela notar o seu valor estratégico.

Se observarmos o mapa, vemos que não há, nos planos previstos, nenhuma ligação nos nossos sistemas de transporte, que torne possível o acesso às praias do norte, entre as capitais de Salvador e Aracajú.

Històricamente a capital do Estado da Bahia já foi conquistada por agressores vindos do mar. Durante a última guerra houve o receio e conseqüente necessidade de vigilância sôbre estas praias.

Se no correr do incerto futuro que temos pela frente, a cidade do Salvador, por infelicidade, exposta como é, colocada n'uma península, podendo ser atacada por vários lados, cair em mãos inimigas, um dos caminhos naturais para promover a sua libertação tem de ser pelas praias do norte. É evidente, pois, que deveremos ter um caminho para atingí-las, e nenhum mais aconselhável que por Alagoinhas que seria, pelas suas ligações, um centro de concentração de fôrças.

A distância da ligação é de cêrca de 150 quilômetros.

Sala das Sessões, 7 de maio de 1951. — *Jaime Teixeira.*

PARECER

Trata-se de uma estrada de interêsse local e que por isso deverá ser incluída no Plano Rodoviário do Estado da Bahia, como complemento a êsse sistema que já possui para as praias do norte do Estado as ligações rodoviárias: BA-39 (Riacho da Guia-Esplanada-Conde) e BA-40 (Ramal da BA-39 e que passa por Entre Rios e vai ter à foz do rio Inhambupe).

Opino, assim, pela rejeição da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA N.º 66

Autor: Henrique Pagnoncelli.

«*Inclua-se ao Plano Rodoviário Nacional:*

IV — Ligações

BR — Vacaria-Lagôa Vermelha-Erechim.»

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de uma ligação de cêrca de 100 quilômetros, de vez que a parte de *Vacaria* a *Lagôa Vermelha* já se encontra aparelhada.

A inclusão dêste trecho no Plano Rodoviário Nacional justifica-se por constituir uma ligação natural entre dois troncos principais: a BR-2, em obras, e a BR-14 que passa em Marcelino Ramos, Erechim e Livramento.

O Município de Erechim, no Estado do Rio Grande do Sul é das comunas a que tem mais variada produção, avultando a do trigo que é seu principal produto e é o município de maior produção do país dêsse cereal. A única ligação praticável se faz, tanto para o norte como para o sul, com uma deficiente estrada de ferro. A pequena ligação aqui projetada, além de constituir ligação de dois troncos principais, representa ligação de alta importância econômica e estratégica.

Sua inclusão, portanto, no Plano Rodoviário Nacional, tem elevada significação.

Sala das Sessões, 10 de maio de 1951. — *Henrique Pagnoncelli.*

PARECER

A ligação acima sugerida visando estabelecer a comunicação da BR-2 (Rio de Janeiro-Jaguarão), em Vacaria, com a BR-14 (Rodovia Trans-brasiliana) que passa em Erechim, já foi prevista pela subemenda n.º 46-Co. que recomendou a inclusão no Plano Rodoviário Nacional da ligação Vacaria-Lagôa Vermelha-Passo Fundo-São Borja, considerada de interêsse militar e

já construída pela Diretoria de Obras e Fortificações do Exército, no seu primeiro trecho, Vacaria-Passo Fundo.

O traçado da BR-14, no Rio Grande do Sul, após os reconhecimentos realizados pelo D. N. E. R., terá como pontos obrigados de passagem prováveis: Estreito (proximidades de Marcelino Ramos) — Erechim — Proximidades de Passo Fundo, que ficará ligado por um ramal — Carazinho-Cruz Alta.

A ligação de Erechim a Lagôa Vermelha, dadas as condições topográficas da região, deverá passar por Getúlio Vargas e Sananduva. Em conseqüência, o desenvolvimento do traçado será equivalente ao do percurso Erechim-Passo Fundo-Lagôa Vermelha, previsto no Plano Nacional.

Estando, assim, atendidas as elevadas finalidades da emenda, está ela prejudicada.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA N.º 67

Autor: Vasco A. Filho.

«Inclua-se no Plano Geral de Viação Nacional a ligação rodoviária Tucano (BR-13) à Ribeira do Pombal (BR-12).»

JUSTIFICAÇÃO

A ligação em aprêço, que mede apenas 32 quilômetros, já existe: mas em condições muito precárias.

Precisa ser modificada totalmente, pelo menos na saída de Tucano (subida do taboleiro) e na ligação com a BR-12, nas proximidades de Ribeira do Pombal e adaptada às «normas para o projeto das estradas federais», para que possa ser incorporada à rêde rodoviária.

Trará esta ligação ao nosso sistema rodoviário as seguintes grandes vantagens:

1) — A de ligar a BR-13 com a BR-12 nos pontos mais interessantes, ou seja, nos de maior convergência das duas estradas, pondo em contacto direto tôda a rêde rodoviária do Nordeste Brasileiro, com a do Sul do País, na Feira de Santana, ponto de convergência de oito estradas federais;

2) — A de reduzir de 18 quilômetros o percurso entre tôdas as localidades situadas ao norte de Ribeira do Pombal e o Pôrto de Salvador, proporcionando ainda aos transportadores o ensejo de poderem viajar em estradas de características técnicas mais elevadas (BR-13 e BR-28) com melhor comprimento virtual e, conseqüentemente, maior aproveitamento de tempo;

3) — A de prever para a Companhia Hidroelétrica do São Francisco o único caminho por onde poderá transportar com segurança as suas peças pesadas indecomponíveis, importadas pelo pôrto de Salvador, visto como o trecho compreendido entre a Capital da Bahia e Ribeira do Pombal (307 quilômetros) não o permite, em virtude do trem tipo baixo adotado no cálculo de suas pontes.

Sala das Sessões, 14 de maio de 1951. — *Vasco A. Filho.*

PARECER

A ligação proposta por esta emenda deve ser aceita, pois visa estabelecer a comunicação das rodovias do Plano Nacional BR-12 (Natal-Salvador) e BR-13 (Fortaleza-Feira de Santana), entre os pontos em que mais se aproximam, apresentando aí a extensão de 32 quilômetros. Ela constituirá um elo entre os dois sistemas rodoviários norte e sul, caracterizados pelas rodovias-tronco referidas. Daí a sua importância geral.

Opino, portanto, pela aprovação da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA N.º 68

Autor : Vasco A. Filho.

«Inclua-se no Plano Geral de Viação Nacional a ligação rodoviária Paulo Afonso (BR-12) a Garanhuns-São Caetano (BR-25).»

JUSTIFICAÇÃO

A ligação em aprêço, que mede até Garanhuns, 199 quilômetros e já está construída daí até São Caetano, impõe-se pelas seguintes razões:

1) — Está estudada rigorosamente dentro da diretriz Paulo Afonso-Recife, servindo, portanto, para que seja implantada nas suas proximidades a linha de transmissão que a Companhia Hidroelétrica de São Francisco terá de construir, com facilidade no transporte dos materiais necessários, na conservação e na fiscalização da linha;

2) — Trará um encurtamento de distância sensível entre Paulo Afonso e Recife, mesmo aproveitando-se o trecho velho compreendido entre Garanhuns-São Caetano-Recife;

3) — Facultará o transporte misto ferro-rodoviário, que é o mais econômico, tendo em vista que Garanhuns é ponto terminal da E. F. Nordeste do Brasil (ex-Great Western);

4) — Cruzando nas proximidades de Mata Grande a BR-26 (Central de Alagoas) ligará Paulo Afonso e tôda a zona também a Maceió, que é o pôrto de mar mais próximo.

5) — Está prevista no seu traçado a travessia definitiva do «Rio São Francisco» por uma belíssima ponte metálica de 144 metros de vão, que o D. N. E. R. já está construindo no cañon existente, localizada a um quilômetro da famosa cachoeira, proporcionando, destarte, ao viajante ou ao turista a oportunidade de poder admirar a deslumbrante e majestosa Paulo Afonso, hoje ladeada por uma moderna cidade.

Sala das Sessões, 14 de maio de 1951. — *Vasco A. Filho.*

PARECER

O traçado a que se refere esta emenda deve ser aceito, pois permitirá estabelecer um acesso mais curto entre Recife e Paulo Afonso, onde está sendo construída uma monumental ponte sôbre o rio São Francisco.

Nessa ponte já convergem as rodovias BR-12 (Natal-Salvador) e BR-26 (Maceió-Parnamirim-Picos) e com a ligação proposta, chegar-se-á, também, pela BR-25.

Será, ainda, a rota a ser seguida pela futura linha de transmissão de energia elétrica de Paulo Afonso para Recife e facultará o transporte misto ferro-rodoviário por Garanhuns, que é ponto terminal da Estrada de Ferro Nordeste do Brasil (ex-Great Western).

Opino, assim, pela aprovação da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA Nº 69

Autor: Salo Brand e outros.

«Onde convier acrescente-se:

Art. ... Fica incluído no Plano Rodoviário Nacional a estrada Vitória-Colatina-N. Venecia-Teófilo Otoni».

JUSTIFICAÇÃO

A cidade de Teófilo Otoni não é de hoje que figura como baricentro econômico de tôda a vasta região abrangendo o norte do Estado de Minas Gerais e o extremo sul da Bahia.

Já no tempo do Império, em atendimento à necessidade do escoamento da produção dessa região, foi construída a estrada Bahia-Minas, ligando Teófilo Otoni a Caravelas. É, porém, Caravelas, pôrto de pequena cabotagem e de acesso difícil, além disso a capacidade atual da Estrada de Ferro está

aquem das necessidades da região que dêste modo, vê atrofiado o surto natural de seu desenvolvimento.

Com a construção da BR-4 ou Rio-Bahia, obteve a região duas novas ligações ao litoral — Rio e Salvador — porém tais ligações pelo próprio traçado norte sul dessa rodovia, paralela à costa, exige o enorme percurso de 780 e 1.000 km. para atingir, respectivamente, aqueles dois pontos.

Ora, de per meio entre essas duas instalações portuárias, está Vitória que aguarda apenas mais e melhores ligações com o *hinterland* de Minas, lindeiro com Espírito Santo; afim de assumir a função de escoadouro natural de tôda a região.

Da ligação, cuja inclusão no plano ora se propõe, já se acham concluídos 280 Km. entre Vitória-Nova Venécia e o atual Governo do Estado do Espírito Santo em seu programa de realizações, pretende construir e pavimentar, em dois anos, um novo traçado entre Vitória e Colatina com 140 Km; dêste novo traçado, 90 Km entre Vitória e João Neiva é trecho da estrada federal BR-5, assim, portanto, restarão, apenas, 200 Km de Nova Venecia a Teófilo Otoni, a serem construídos e sujo custo, dadas as condições favoráveis da topografia de maior parte da região, poderá ser orçado em .... Cr$ 100.000,00 (cem mil cruzeiros) por Km.

Sala das Sessões. — *Salo Brand* e outros.

PARECER

A ligação sugerida é de alta expressão econômica, pois permitirá dar um acesso direto da importante região do Estado de Minas Gerais, que tem Teófilo Otoni como centro, ao pôrto de Vitória.

O traçado, porém, Vitória-Nova Venecia, considerando o plano rodoviário estadual e a existência da BR-5 (Rio-Vitória-Feira de Santana), deverá ser substituído por Vitória-Linhares (trecho da BR-5) e Nova Venecia.

Ter-se-á, portanto, uma ligação entre a BR-4 (Rio-Bahia) e a BR-5, com larga repercussão econômica, pois atravessará férteis regiões de Minas Gerais e do Espírito Santo, onde há grandes culturas de café, cacau e cereais.

Esta ligação que aproveitará um longo trecho da BR-5, entre Vitória e Linhares, abrirá uma nova rota do planalto mineiro para o mar, tendo assim, repercussão nacional.

Proponho, em conseqüência, a sub-emenda:

SUB-EMENDA Nº 69-Co.

«Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional a seguinte ligação:

BR... Linhares-Nova Venecia-Teófilo Otoni».

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA Nº 70

Autor: Ferreira Martins e outros.

«Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional uma estrada ligando Pindamonhangaba a Campos do Jordão, no Estado de São Paulo».

JUSTIFICAÇÃO

A ligação atual da Estância se faz através de São José dos Campos. A estrada tem a extensão de 100 km. e possui condições técnicas precárias para o tráfego atual. São freqüentes os acidentes, principalmente nos trechos da Serra. Acresce que as pessôas que demandam Campos, precedentes do Rio, devem ir até São José dos Campos, em direção a oeste, para, em seguida, percorrer um trajeto na direção nordeste, o que significa perda de tempo excessiva.

A nova estrada Pindamonhangaba-Campos de Jordão oferece as vantagens seguintes:

a) tem a extensão de 50 km. apenas, e seu traçado, já estudado pelo Departamento de Estradas de Rodagem de São Paulo, possuirá condições técnicas modernas;

b) As despesas que seriam feitas para pavimentar a estrada São José dos Campos-Campos de Jordão permitirão construir tôda a terraplenagem assim como a pavimentação da estrada Pindamonhangaba-Campos de Jordão.

c) A nova estrada permitirá comunicação fácil, através do Itajubá, Sul Minas com o vale do Paraíba, o que significa comunicação facil com a Capital da República e com a cidade de São Paulo.

d) O custo da nova estrada, estimado em Cr$ 30.000.000,00, poderá ser distribuído em 3 exercícios.

e) Em anexo estão duas plantas com indicação em tinta escura, da redução do traçado proposto.

Sala das Sessões, 6 de abril de 1951. —*Ferreira Martins* e outros.

PARECER

A ligação em apreço foi aceita e incluída no traçado sugerido pela sub-emenda n.º 64 (Pindamonhangaba-Campos do Jordão-Itajubá-Silvestre Ferraz-S. Lourenço-Vidinha).

Está assim prejudicada a emenda.

Sala das Sessões, em 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA N.º 71

Autor: Celso Peçanha.

«Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional (Projeto n.º 326-A-1949) *São Fidélis-Campos.*

JUSTIFICAÇÃO

A ligação São Fidélis-Campos, no Estado do Rio de Janeiro, pela margem direita do Paraíba, foi estudada e projetada pelo DER, determinando facilidade no escoamento da produção daquela rica região do Vale do Paraíba.

Estarei pronto a apresentar aos nobres colegas, se desejarem, o estudo procedido pelo Departamento de Estrada de Rodagem do Estado do Rio, que prevê a ligação daquela com a RJ-5, já do Plano.

PARECER

A ligação São Fidélis-Campos, proposta pela emenda deve ser aceita, como sendo parte integrante de uma rodovia de interêsse geral, com a seguinte liretriz: Cenda das Pedras (BR-5), Cachoeiras de Macacú, Nova Friburgo, Cordeiro, Macuco, S. Fidélis, Campos.

Trata-se de uma nova rota de acesso da Capital do País, a uma fértil e próspera região fluminense, produtora de cereais e com desenvolvida indústria de laticínios. Ela entroncar-se-á com a BR-5, quer em Campos quer em Venda das Pedras.

Terá a dupla função de abastecedora da Capital e da Cidade de Campos.

Será por ela especialmente beneficiada a zona entre Macuco e S. Fidélis, que se acha desprovida de meios eficientes de transporte.

Aceito, assim, a ligação sugerida e proponho a sub-emenda:

SUB-EMENDA N.º 71-Co.

«Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional a seguinte ligação.

BR... Venda das Pedras — Cachoeiras de Macacú — Nova Friburgo —Cordeiro — São Fidelis — Campos».

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA N.º 72

Autor: Relator.

«Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional a seguinte ligação:

BR... Governador Valadares — Peçanha — Itamarandiba — Bocaiuva —Montes Claros».

JUSTIFICAÇÃO E PARECER

Tal rodovia ligará o tronco BR-4 (Rio-Bahia) aos dois outros — Rio-Belo Horizonte-Montes Claros-Brumado-Juazeiro e Ilhéus-Pedra Azul-Montes Claros--Patos de Minas-Uberlândia-Paranaíba.

Por ela será atendida uma zona de grandes possibilidades econômicas; terá a função alimentadora das ferrovias Vitória-Minas e Central do Brasil e estabelecerá uma comunicação mais direta do Norte de Minas Gerais com o Poto de Vitória.

É uma rodovia que virá preencher, com finalidades gerais, um claro do sistema ferroviário.

Sou, portanto, pela aceitação da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edson Passos*, Relator.

EMENDA N.º 73

Autor: Relator.

«Substitua-se na BR-52 de Plano Rodoviário Nacional, o trecho Muriaé-Leopoldina-Juiz de Fora por Muriaé-Miraí-Cataguazes-São João Nepomuceno-Juiz de Fora.

JUSTIFICAÇÃO E PARECER

A BR-32, que já faz parte integrante do Plano Rodoviário Nacional, estabeleceu uma comunicação entre o pôrto de São Jôão da Barra, no Estado do Rio e a cidade de Araraquara, no Estado de São Paulo, passando por Itaperuna, Muriaé, Leopoldina, Juiz de Fora, Caxambu, Campanha, Machado e Poços de Caldas.

Os estudos de campo realizados pelo DNER, indicaram ser preferível, entre Muriaé e Juiz de Fora adotar-se o traçado que passa por Cataguazes e São João Nepomuceno.

A êsse propósito assim se expressa o engenheiro-Chefe dos Serviços dos Estudos e Traçados. Eng. Philúvio de Cerqueira Rodrigues:

«O Plano Rodoviário Nacional estabelece um trecho como da BR-32 com a rodovia Rio-Bahia (BR-4), entre Muriaé e Leopoldina, de onde, após 8 km desta cidade, abandona a Rio-Bahia e se dirige para Juiz de fora, passando por Thebas, Argirita, Maripá, Guarará e Bicas, acompanhando a diretriz da estrada estadual existente. Há, evidentemente, uma grande volta, um verdadeiro arco, cuja corda nada mais é que a diretriz ideal entre Muriaé e Juiz de Fora, passando por *Cataguazes* e *Nepomuceno*. Os estudos que procedemos demonstram que os percursos entre Muriaé e Juiz de Fora têm as seguintes extensões: Traçado constante do Plano Rodoviário Nacional-Muriaé-Leopoldina-Juiz de Fora 163 km; traçado sugerido pelo SET — 132 km. Há, portanto, um encurtamento de 31 km entre Muriaé e Juiz de Fora, o que é de grande importância para essa ligação rodoviária, uma vez que haverá grande influência no tráfego de veículos pela economia de combustível, como também imensa repercussão entre essas regiões ainda não servidas por boas estradas de rodagem e que são florescentes centros produtores de cereais, com indústrias diversas, notadamente

laticínios e com pecuária largamente difundida. A cidade de Leopoldina não será prejudicada, porquanto, dispondo de uma via de comunicação como a rodovia Rio-Bahia (BR-4), já está também ligada a Juiz de Fora pela rodovia estadual que passa em Thebas, Argirita, Bicas, com a extensão de 73 km. Outrossim, a ligação existente para Cataguazes, de 18 km de extensão, permitirá, por ela e pelo traçado indicado para a BR-32, atingir-se também Juiz de Fora em melhores condições técnicas. Nessas condições, julgo que o traçado da BR-32, entre Muriaé e Juiz de Fora no Plano Rodoviário Nacional, deve ser modificado, adotando-se o traçado indicado por êste SET, passando de Muriaé diretamente por Cataguases e S. João Nepomuceno».

Tais estudos foram aprovados pelo Conselho Rodoviário Nacional. Julgando-os também aceitáveis, opino pela modificação do traçado e portanto pela aprovação da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA N.º 74

Autor: Relator.

«*Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional a seguinte ligação*:

BR... Aquidauana — Nioaque — Jardim Bela Vista.»

JUSTIFICAÇÃO E PARECER

Esta rodovia, com a extensão de cêrca de 243 km, é de interêsse militar e está sendo construída pela Diretoria de Obras e Fortificações do Exército, segundo as normas técnicas modernas.

Por ela far-se-á a comunicação entre a BR-33 (Santos-São Paulo-Araraquara-Campo Grande-Aquidauana-Corumbá) e a E. F. Noroeste do Brasil, em Aquidauana e fronteira do Paraguai, em Bela Vista, onde articular-se-á, após a travessia do Rio Apa, com a rêde rodoviária daquêle País.

Sob o ponto de vista econômico ela servirá uma interessante região e terá função alimentadora da Estrada de Ferro Noroeste.

Trata-se, como se vê, de importante ligação que deve ser incluída no Plano Rodoviário Nacional e, assim, sendo, o meu parecer é pela aprovação da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA N.º 75

Autor: Wanderley Júnior.

«*Modifique-se a diretriz do traçado da BR 36 — para São Francisco do Sul — Curitibanos — Vila de São Miguel do Oeste*».

JUSTIFICAÇÃO

Depois de cuidadoso estudo das condições técnicas e da situação econômica da zona do traçado que saindo de Florianópolis passa pela cidade de Lajes e termina no extremo oeste na margem do rio Uruguai, chegou-se à conclusão de que era aconselhável a modificação constante da presente emenda não só pelas condições técnicas mais favoráveis como pelo aproveitamento econômico e comercial da zona mais rica do Estado.

O Porto de São Francisco do Sul é um dos melhores do Sul do Brasil, de grande profundidade, recebendo em suas águas navios dos maiores calados, estando em vias de ficar òtimamente aparelhado com as obras que alí estão sendo realizadas. Êsse pôrto é o escoadouro natural dos maiores riquezas. Natural que a estrada projetada tenha o seu término alí. Além disto, essa estrada passará pelo vale do Itajaí escoando tôda a produção de laticínios, cereais, tecidos, fumo, madeiras, produtos da mandioca, etc., etc. Ao alcançar a Serra, servirá para escoar a grande produção de pinho e madeiras de lei alí abundantes, trigo, outros cereais, os vinhos, couros, carnes e sub-produtos, o gado suino, vacum, cavalar, erva-mate etc. Ao passar pelo planalto atravessará terras virgens de primeira qualidade permitindo melhor distribuição das terras para um plano de colonização.

Do cotejo de um e outro traçado o constante da emenda se impõe sôbre todos os pontos de vista como o melhor e mais aconselhável quer, repetimos, no ponto de vista técnico, quer no ponto de vista econômico. Será a estrada eixo do Estado atravessando a BR-2, próximo da cidade de Lages, e da BR-14 nela vão desembocar quasi tôdas as estradas do território catarinense.

O traçado que a emenda sugere, atenderá aos maiores centros de atividade produtora de Santa Catarina.

Sala das Sessões, 28 de maio de 1951. — *Wanderley Júnior*. — *Ostoja Roguski*.

PARECER

Autor: Relator.

«Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional a seguinte ligação BR... Montes Claros — Januária — Correntina — Barreiras».

JUSTIFICAÇÃO E PARECER

Trata-se de uma estrada de grande significado geral, com a função de

A emenda sugere a substituição do traçado da BR-36 que parte de Florianópolis e passa por Lages, Joaçaba e vai a Itapiranga, nas proximidades da fronteira com a República Argentina, pelo de um outro que parte de São Francisco do Sul, passa em Curitibanos, Xanxerê e vai ter a São Miguel do Oeste, próximo também, da aludida fronteira.

Pode-se dividir o traçado sugerido em duas partes, sendo a primeira a que vai do litoral, percorrendo o vale do Itajaí, até galgar o planalto, no cruzamento com a BR-2 e a segunda que daí segue, passando por Curitibanos, Xanxerê, até São Miguel do Oeste.

A primeira parte foi aceita pois está incluída nas emendas ns. 83 e 84, com a pequena diferença que ao atingir o planalto o traçado corta a BR-2, em Lages, isto é, a cerca de 40 km ao sul da localidade de Ponte Alta, indicada pela emenda para êsse cruzamento.

Quanto à segunda parte do traçado sugerido, é aceitável o trecho São Miguel do Oeste, Xanxerê, Ponte Serrada, alterando-se, porém, o trecho a seguir que passa por Joaçaba, Campos Novos e Lages.

Do traçado atual da BR-36, deverão ser mantidas as seções: Florianópolis-Lages, onde entroncar-se-á também a rodovia (BR...) para o nordeste Estado, correspondente a emenda n. 20-a e Lages-Campos Novos-Joaçaba, nas proximidades da BR-14.

O trecho da BR-36 ora substituído, Joaçaba, Xapecó, Itapiranga que penetra parte oeste paralelamente e próximo às divisas com o Rio Grande do Sul, deverá fazer parte do plano estadual.

Assim sendo, o traçado que proponho para a BR136, será: Florianópolis-Bom Retiro-Lages-Campos Novos-Joaçaba-Ponte Serrada-Xanxerê-São Miguel do Oeste.

O sistema rodoviário dêste modo considerado é o que melhor atende aos grandes interêsses econômicos, militares e políticos da região e do País.

E assim, proponho a sub-emenda:

SUB-EMENDA N.º 75-Co.

«Modifique-se o traçado da BR-36 (Florianópolis-Lages-Itapiranga) para Florianópolis-Lages-Joaçaba-Xanxerê-São Miguel do Oeste».

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA N.º 76

Autor: Relator.

«Substitua-se na BR-59 do Plano Rodoviário Nacional o trecho Joinville — Blumenau — Itajaí, por Joinville-Itajaí».

JUSTIFICAÇÃO E PARECER

A BR-59 é uma rodovia tendo início em Pôrto Alegre, passando por várias cidades do litoral, inclusive Florianópolis e terminando em Curitiba. Estudos procedidos pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e aprovados pelo Conselho Rodoviário Nacional, demonstraram a convenien-

cia da modificação do traçado entre Itajaí e Joinville, fazendo-se esta ligação mais direta e que permite um encurtamento de 40 km.

A importante comunicação, existente entre o Pôrto de Itajaí e a cidade de Blumenau, continuará no Plano Rodoviário Nacional, integrando de acôrdo com o proposto na *emenda n.º* 83, o traçado da rodovia Lages-Rio do Sul-Blumenau-Itajaí.

Quanto ao trecho Joinville-Blumenau, continuará incluído no Plano Rodoviário Nacional integrando a rodovia sugerida pela emenda n.º 84.

Assim sendo, o meu parecer é pela aprovação da emenda n.º 76, em aprêço.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA N.º 77

Autor: Relator.

«Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional a seguinte ligação: Br... Montes Claros-Januária-Correntina-Barreiras».

JUSTIFICAÇÃO E PARECER

Trata-se de uma estrada de grande significado geral com a função de ligar os troncos — Rio — Belo Horizonte — Montes Claros — Brumado — Juazeiro e Ilhéus — Montes Claros — Patos de Minas — Uberlândia — Paranaíba, à longitudinal Goiânia — Anápolis — Formosa — Posse — Barreiras — Floriano, interceptando, além disso, as transversais — Ilhéus, Brumado — Bom Jesus da Lapa — Posse e Salvador — Feira de Santana — Lençóis — Barreiras — Taguatinga — Paranã — Peixe — Ilha do Bananal e Salvador — Feira de Santana — Remanso — Santa Filomena — Tocantínia.

Estabelece essa rodovia uma interligação de vários sistemas rodoviários do país, servindo, por sua vez, diretamente a zonas de elevado potencial econômico. O seu traçado é todo êle no vale do São Francisco e alcança Barreiras, centro aeroviário de linhas regulares nacionais e internacionais.

Assim sendo, opino pela aprovação da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA N.º 78

Autor: Rodon Pacheco.

«Acrescente-se onde convier:

Construção da rodovia Uberlândia, Monte alegre de Minas, Avatinguara, Ituitaba, Canal São Simão».

JUSTIFICAÇÃO

A rodovia em aprêço é de interêsse nacional. De Uberlândia a Avatinguara existe uma estrada de segunda classe, aos cuidados do Departamento

de Estradas de Rodagem, pela qual transitam 728 (setecentos e vinte e oito) *veículos por dia*, conforme dados fornecidos pelo serviço de estatística do D.E.R. e publicação anexa da revista «Rodovia», setembro de 1950, pg. [illegible]

Trata-se de uma das estradas de maior movimento do País, cujo tráfego principal é feito por caminhões carregados de produtos agrícolas, principalmente o arroz, feijão e o algodão, destinados ao abastecimento de São Paulo e Rio de Janeiro. Construída, estará ligada às rodovias de Uberlândia-Almeida Campos, que vai ao encontro das rodovias Delta-São Paulo-Rio e Almeida Campos-Belo Horizonte Rio, além de servir econômicamente ao rico vale do Rio Paranaíba, indo ao encontro da São Paulo-Cuiabá no Canal de São Simão.

O Triângulo Mineiro, uma das mais ricas regiões do País, até aqui tão pobremente contemplado no Plano Rodoviário Nacional, necessita da presente rodovia que é mais um imperativo da economia nacional, pois por ela trafegam diàriamente 728 veículos, na sua maioria transportando gêneros de primeira necessidade para os grandes centros consumidores, bastando para exemplificar, citar o transporte de 4.500.000 sacas de arroz da safra do último ano, além de 200.000 sacos de feijão, 800.000 quilos de manteiga de leite, de 180.000 latas de vinte quilos de banha de porco. A gasolina vendida em Uberlândia acusa a expressiva estatística de 11.850.018 litros em 1950. Trata-se evidentemente de uma das principais estradas de nossa Pátria. A sua inclusão no Plano Rodoviário se impõe por imperativo da economia nacional.

Sala das Sessões, 5 de junho de 1951. — *Rondon Pacheco*.

PARECER

Realmente é de grande interêsse o traçado sugerido, pois atravessa região de alto potencial econômico, como acentuou o nobre autor da emenda.

Por tais razões, apresento a sub-emenda n.º 62-b.Co., como relator da matéria.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA N.º 79

Autor: Ulysses Lins.

«*Inclua-se, onde convier, na Relação Descritiva* e *Nomenclatura das Estradas do Plano Rodoviário Nacional,* a *seguinte ligação*:

BR... Maceió-Flexeiras-S. Luiz do Quitunde-Passo de Camaragibe-Porto de Pedras-Porto Calvo-Colônia-Leopoldina (*Estado de Alagôas*) *Palmares, no Estado de Pernambuco*».

JUSTIFICAÇÃO

Sòmente o completo desconhecimento da região compreendida entre os vales do Mundaú e do Persinunga poderá explicar a omissão que estabeleça

contacto entre o sul de Pernambuco e a zona norte das Alagôas, através de municípios populosos e de terras férteis como os de São Luiz, Passo de Camaragibe, Porto de Pedras, Porto Calvo e Colônia Leopoldina. Trata-se de uma região produtora do açucar, do côco, de vários produtos de subsistência, e que não tem se desenvolvido na proporção de suas amplas possibilidades em virtude precisamente de boas vias de comunicação.

Acresce ainda que a ligação visada será será de utilidade indiscutível à defesa nacional no que tange ao policiamento de larga faixa do litoral dos dois Estados Nordestinos. É que na região há uma única estrada de rodagem que se torna intransitável na época invernosa, o que, em certos momentos, impossibilita o envio rápido de tropas e material bélico para aquela região, como ocorreu na última guerra mundial.

Sala das Comissões, 25 de maio de 1951. — *Ulysses Lins.*

PARECER

As ligações propostas pela emenda são de interêsse regional, não convindo por isso, a sua inclusão no Plano Rodoviário Nacional.

Os trechos Porto de Pedras-Porto Calvo (em construção), e Colônia Leopoldina-Palmares, já fazem parte dos planos rodoviários estaduais.

Os demais trechos são ligações próprias da rêde rodoviária estadual.

A zona sul de Pernambuco está ligada à do norte de Alagôas pela BR-11 que vai de Recife a Maceió e bem assim, pelos sistemas rodoviários estaduais de Pernambuco e Alagôas.

Sou, portanto, pela rejeição da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA N.º 80

Autor: Ulysses Lins.

«Inclua-se, onde convier, na Relação Descritiva e Nomenclatura das Estradas do Plano Rodoviário Nacional, a seguinte ligação:

BR... Matriz de Camaragibe-Urucú-Murici-União dos Palmares- Correntes».

JUSTIFICAÇÃO

A ligação, que se visa com a emenda, virá por em ligação a estrada Maceió-Recife com a rêde de Estradas das Obras contra as sêcas, facilitando, dêste modo as comunicações entre regiões férteis, de rios perenes, com a zona saarizada do nordeste. Todo o sul de Pernambuco e uma extensa região do norte de Alagôas se ligarão diretamente aos sertões para socorrê-los nas estiagens prolongadas ou receber a sua produção.

A extensão da rodovia talvez não exceda de duzentos quilômetros e beneficiará grandemente as duas zonas importantes de Pernambuco e Alagôas.

Sala das Sessões, 22 de maio de 1951. — *Ulysses Lins.*

PARECER

O traçado proposto pela emenda é formado por quatro trechos distintos: 1) Matriz de Camaragibe, na BR-11, a Urucú na AL-11; 2) Urucú a Muricí, na AL-12; 3) Muricí a União dos Palmares, na AL-11; 4) União dos Palmares a Correntes, na PE-12.

Tôdas elas, com excessão do trecho Murici-União dos Palmares, que já faz parte da AL-12 e está construído e em tráfego, são de interêsse regional e deverão ser incluídos no plano estadual, como complemento da rêde aí planejada.

O seu conjunto não chega mesmo a constituir estrada autônoma, ligando os dois pontos extremos — Matriz de Camaragibe e Correntes, devido à forma exageradamente poligonal de sua diretriz.

Opino, portanto, pela rejeição da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA N.º 81

Autor: Relator.

«Substitua-se no Plano Rodoviário Nacional o trecho da BR-28, Taguatinga-Natividade-Pôrto-Nacional-Extrêmo Norte da Ilha do Bananal, por Taguatinga-Paranã-Peixe-Extremo Norte da Ilha do Bananal».

JUSTIFICAÇÃO E PARECER

A modificação proposta tem por objetivos:

a) melhorar as condições do traçado;

b) aproveitar a travessia do rio Tocantins, em Peixe, considerado ponto extremo da navegação e futuro entroncamento rodo-ferroviário;

c) servir numa faixa mais ampla a região divisora de águas das bacias Tocantins-Araguaia, onde se entroncaria com a BR-14.

Opino assim pela aprovação da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA N.º 82

Autor: Relator.

«Substitua-se no Plano Rodoviário Nacional, o trecho da BR-31, Canal de São Simão, Rio Verde, Jataí, por um traçado direto seguindo o Vale do Rio Claro, entre o Canal de São Simião e Jataí.»

JUSTIFICAÇÃO E PARECER

A modificação do traçado foi aprovada pelo Conselho Rodoviário Nacional e decorre dos estudos de campo feitos pela Diretoria de Obras e Fortificações do Exército.

A cidade de Rio Verde não ficará prejudicada, pois suas ligações com a BR-31 far-se-ão satisfatòriamente pelas rodovias propostas nas subemendas 31-Co. (Jupiá, Rio Verde, Formosa, etc.) e 60-a-Co. (Uberlândia, Rio Verde,, Jataí).

O novo traçado apresenta um encurtamento de cêrca de 60 km e maiores facilidades de construção.

O meu parecer é pela sua aceitação e portanto pela aprovação da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA N.º 83

Autor: Relator.

«Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional a seguinte ligação: BR... Lages-Rio do Sul-Blumenau-Itajaí».

JUSTIFICAÇÃO E PARECER

Esta estrada servirá precípuamente o fertilíssimo e próspero vale do rio Itajaí, abrindo ao planalto uma nova saída para o mar, pelo excelente pôrto de Itajaí.

Será ela o coletor principal do sistema de comunicações rodoviárias dessa região que assim, ficará também ligada em Lages, ponto de entroncamento rodoferroviário, ao sul, oeste e norte do País.

Não obstante a existência da E.F. Santa Catarina, cujo traçado se desenvolve, outrossim, pelo vale do rio Itajaí, drenando a produção para o porto de igual nome, o progresso da região é de tal monta que já comporta e exige mesmo, a coexistência dos dois meios de transporte.

Com essa estrada serão conseguidas diretamente as seguintes ligações:

a) Em Lages — BR-2 (Rio-Jaguarão), BR-36 (Florianópolis-Lages-São Miguel do Oeste)... (Lages-São Joaquim-Orleãs-Tubarão);

b) Em Blumenau — BR... (Papanduva-Blumenau), BR... (Blumenau-Joinville-São Francisco do Sul);

c) Em Itajaí — BR-59 (Curitiba-Joinville-Itajaí-Florianópolis-Porto Alegre).

É uma rodovia de grande interêsse econômico, político e militar e portanto de expressão nacional.

Cabe-me concluir, assim, favorávelmente à aprovação da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA N.º 84

Autor: Relator.

«Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional a seguinte ligação: Br... São Francisco do Sul-Joinville-Jaraguá do Sul-Blumenau».

JUSTIFICAÇÃO E PARECER

Trata-se de uma estrada ligando a BR... (Papanduva-Blumenau) e a BR... (Lages-Rio do Sul-Blumenau-Itajaí) à BR-59 (Curitiba-Florianópolis-Porto Alegre) e ao porto de São Francisco do Sul.

Ela estabelece a comunicação direta entre Blumenau e Joinville, os dois centros mais desenvolvidos do Estado de Santa Catarina e cujo intercâmbio deve ser mantido e assegurado com reflexo na expansão econômica de região das mais prósperas do País.

Por meio dela Joinville ficará ligada em boas condições ao porto de São Francisco do Sul.

Dada a importante função político-econômica dessa estrada, opino pela sua inclusão no Plano Rodoviário Nacional, e, portanto, pela aprovação da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA N.º 85

Autor: Henrique Pagnoncelli.

«Acrescentar ao Plano Rodoviário Nacional a estrada federal chamada Buarque de Macedo: Lagoa Vermelha-Barracão (Rio Grande do Sul)-Campos Novos-Joacaba-(Santa Catarina) ligando-se com a BR-14.

JUSTIFICAÇÃO

Parte dessa estrada já está pronta, embora não consolidada, atingindo Barracão, no Rio Grande do Sul. Faltaria pequeno trecho atravessando o Rio Pelotas; na Divisa com S. Catarina. Trata-se de estrada de ligação, principalmente, da que vai de Vacaria Passo Fundo, com S. Catarina, podendo atingir a BR-14 e ligar-se à Rio-Pôrto Alegre.

Sala das Sessões, 12 de junho de 1951. — *Henrique Pagnoncelli.*

PARECER

Trata-se realmente de uma estrada de grande interêsse para a região compreendida entre as quatro rodovias nacionais: BR-2 (Rio-Jaguarão), BR-14 (Belém-Livramento), BR-36 (Joaçaba-Lages-Florianópolis) e BR...

(Vacaria-Passo Fundo-São Borja) que se interceptam formando um quadrilátero envolvente dessa região.

Está, por isso, prevista nos planos estaduais do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina, com a função que mais lhe convem, de complemento da rêde geral.

Dado o caráter acentuadamente regional dessa estrada, opino pela rejeição da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Autor: Relator.

EMENDA N.º97

Autor: Relator.

«*Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional a ligação BR... Montes Claros-São Romão-Buriti-Formosa*».

JUSTIFICAÇÃO E PARECER

Esta rodovia, constante do Plano de Melhoramento do Vale do São Francisco, parte de Montes Claros, centro rodoviário, na direção Oeste para atingir Formosa, já na região central, proporcionando mais direta comunicação entre as redes rodoviárias de Leste a Oeste, na direção aproximada do paralelo da futura capital do País.

Percorrerá o vale do Rio Urucuia, incentivando o desenvolvimento da pecuária dessa zona e facilitando o escoamento de sua produção para os centros industriais organizados e distribuidores.

Proponho assim a aprovação da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA N.º 98

Autor: Tancredo Neves.

«*Incluir no Plano Rodoviário Nacional a ligação:*
Caxambú (BR-32)-Francisco Sales-São João Del Rei.»

JUSTIFICAÇÃO

Essa ligação rodoviária é do mais alto alcance econômico, social e estratégico.

A zona a ser por ela beneficiada é das mais ricas, não só pela produção de cereais, como pela opulência do seu subsolo, onde se encontram em exploração jazidas de minério de ferro, manganês, cassiterita, caracterizando-se pela concentração de minérios atômicos (djalmita) como provam os estudos já publicados do Prof. Djalma Guimarães.

Além do mais, essa rodovia aproximará dos grandes centros consumidores do Rio e São Paulo a produção de laticínios da região de Minas-Gerais, onde mais elevado se apresenta o índice da produção leiteira.

Há ainda a considerar que São João Del Rei é sede do 11 Regimento de Infantaria, tropa de elite do Exército Nacional e por isso foi uma das unidades escolhidas para integrar as Fôrças Expedicionárias Brasileiras, que se cobriram de glórias nos campos de guerra da Itália, na última conflagração.

Essa estrada facilitará de muito a sua movimentação sempre que se impuzer a defesa nacional.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1951. — *Tancredo Neves.*

PARECER

Realmente é de grande interêsse o traçado sugerido, pois atravessa região de alto potencial econômico e tem finalidades militares acentuadas, como bem salientou o nobre autor da emenda.

Por tais razões, apresentei a sub-emenda n.º 26-b-Co., como relator da matéria.

Sala das Sessões, 26 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

EMENDA N.º 99

Autor: Rondon Pacheco e outros.

«*Acrescente-se*: *Poços de Caldas-Jacutinga-Monte Sião-Lindóia-Socôrro-Bragança (na BR-55)*».

JUSTIFICAÇÃO

Essa ligação vem completar o circuito rodoviário das estâncias balneárias do Sul de Minas com o Rio e São Paulo.

De Poços de Caldas, que é o ponto terminal daquêle circuito rodoviário prosseguiria a ligação até Bragança, importante cidade paulista, onde atingiria a BR-55, rumo a São Paulo, via Jacutinga, Monte Sião, Lindóia, Amparo e Socôrro, tôdas cidades balneárias, as duas primeiras de Minas Gerais e as demais paulistas.

Essa ligação, além de integrar um número apreciável de estâncias no circuito das águas minerais, apresentaria ainda a circunstância de encurtar apreciàvelmente as distâncias entre Poços de Caldas e São Paulo.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 1951. — *Rondon Pacheco* e outros.

PARECER

Realmente o traçado sugerido é de grande interêsse pelas finalidades que atende, pondo, principalmente, em comunicação mais direta várias estâncias hidro-minerais, com a capital de São Paulo.

E por estar de acôrdo com as razões expostas pelos nobres autores da emenda é que a incluí na sub-emenda n.º 8-Co., como relator da matéria.

Sala das Sessões, 26 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA N.º 100

Autor: Rondon Pacheco.

«Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional a seguinte ligação: Br... Leopoldina (BR-4) Cataguazes-Ubá-Ponte Nova-São Domingos do Prata (BR-31).»

JUSTIFICAÇÃO

A ligação proposta é do maior interêsse, pois irá servir a uma zona de alto potencial econômico.

Sala das Sessões. — *Rondon Pacheco*.

PARECER

A estrada a que se refere esta emenda é realmente de grande importância.

Ela estabelecerá uma ligação entre as estradas federais BR-4 (Rio-Bahia) e a BR-31 (Vitória-Belo Horizonte) e servirá a rica zona da Mata de Minas, cuja produção agro-pecuária é das mais desenvolvidas. Ela permitirá, em condições favoráveis, a drenagem da produção para a Capital da República.

Opino assim pela aprovação da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA N.º 101

Autor: Tancredo Neves e outros.

«Inclua-se no Plano Rodoviário Nacional a seguinte ligação: BR... Espinosa-Rio Pardo de Minas-Salinas-Itinga-Ponto mais conveniente da BR-4 (Rio-Bahia).»

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão de uma ligação rodoviária, partindo de Espinosa, na Estrada de Ferro Central do Brasil, passando por Rio Pardo de Minas, Salinas, Itinga, até alcançar a BR-4 (Rio-Bahia), em um ponto mais conveniente, é das mais importantes do Plano Rodoviário Nacional naquela região.

A estrada pleiteada tem finalidade econômica, social e de segurança nacional.

Três objetivos importantes nela ressaltam à primeira vista:

1.º as vantagens de uma ligação, no centro do país, entre a E.F.C.B. e a rodovia Rio-Bahia, tornando cooperadora, uma da outra, nas suas funções de expanção e de fomento da riqueza nacional.

2.º a possibilitação de um escoadouro natural e mais direto das produções minerais e agro-pecuárias do norte de Minas, sul da Bahia e centro Norte do Brasil, que por ela atingem a Rio-Bahia (BR-4);

3.º a facilitação de um recurso indispensável à Segurança Nacional, na movimentação de tropas, entre a Capital da República e o norte do Brasil, no caso de uma interrupção da E.F.C.B., no seu percurso fluminense ou mineiro.

As zonas de Minas e Bahia, ora beneficiadas, são aquelas compreendidas no Distrito de riquezas naturais, abundantes e variadas, descritas por Espinosa e Navarro, e posteriormente confirmadas nos estudos de Costa Sena, Calógeras e outros.

A produção agro-pecuária (gado suino, algodão e cereais) da zona aludida não pode mais expandir-se, porque a E.F.C.B., em Montes Claros, não possue meios de transporte suficientes e aquela produção chega a Capital da República por longo e oneroso percurso, gastando, em média, 12 a 15 dias, enquanto será feito em 2 dias de caminhão, pela estrada ora pleiteada e pela Rio-Bahia, através da zona mineira da Mata e do Estado do Rio de Janeiro.

A ligação solicitada é de fácil construção, e poderá aproveitar e melhorar alguns trechos de estradas municipais e estaduais existentes.

Uma ligação desta região com os portos de Ilhéus ou Canavieiras, passando por Pedra Azul, é de valor, por ser uma saída para o mar, porém, a produção em aprêço, tem o seu escoamento natural e indesviável para o grande centro consumidor que é o Rio de Janeiro.

Além disso, a estrada pleiteada encurtará de dois têrços o percurso para os que demandam ao Sul, via a Rio-Bahia.

A estrada sugerida servirá a mais de meio milhão de produtores brasileiros que vivem com o esforço do seu trabalho insulados, sem estímulo para seu desenvolvimento.

Sala das Sessões, 20 de novembro de 1951. — *Tancredo Neves* e outros.

PARECER

A finalidade principal dessa estrada é estabelecer uma ligação mais direta da rica zona do norte do Estado de Minas Gerais com a BR-4 (Rio-Bahia), interligando, por sua vez, importantes estradas federais.

Opino, assim, pela aprovação da emenda.

Sala das Sessões, 26 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

QUADRO DAS EMENDAS AO PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL

QUADRO DAS EMENDAS AO PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL

N.º	EMENDA	AUTOR	SUB-EMENDA (*)	PARECER		OBSERVAÇÕES
				DA COMISSÃO (1950)	DO RELATOR (1951)	
5	Incluir: Br —— Patrocínio do Muriaé — Porciúncula — Tombos — Carangola — Espera Feliz — Realeza	Paulo Fernandes e outros		Aprovada	Rejeitada	A ligação proposta corre paralelamente à BR-4 (Rio–Bahia) e dela pouco distante. Suas finalidades estão completamente atingidas pela BR-32 (Campos — Itaperuna — Muriaé). O traçado sugerido parte da BR-32, em Patrocínio do Muriaé, indo ter a BR-4, no cruzamento desta com a BR-31 (Vitória Belo Horizonte), em Realeza. O Conselho Rodoviário Nacional tem o mesmo ponto de vista.
7	Incluir: Br —— Canavieiras — Salto da Divisa — Medina — Montes Claros — Pirapora — Patos — Monte Carmelo — Uberlândia — Prata — Campina Verde — Santana — do Paranaíba — Presidente Vargas — Três Lagoas.	Leopoldo Maciel	7.*Co* Incluir: BR —— Ilhéus — Pedra Azul — Montes Claros — Pirapora — Patos — Monte Carmelo — Uberlândia — Prata — Campina Verde — Paranaíba — Presidente Vargas — Três Lagôas — Jupiá.	Aprovada	Prejudicada pela sub-emenda 7.Co	O traçado sugerido foi aceito com pequenas alterações: 1) Substituição do trecho inicial Canavieiras — Salto da Divisa — Medina — Montes Claros pelo trecho Ilhéus — Pedra Azul — Montes Claros; 2) prolongamento do traçado até Jupiá, pôrto do rio Paraná e ponto extremo de sua navegação. O pôrto de Ilhéus substitui com vantagem o de Canavieiras que não possui as condições e os recursos daquêle. A rodovia sugerida pela sub-emenda 7.Co deverá receber a denominação de *Transversal Mineira*.
8	Incluir: Br —— Poços de Caldas — Muzambinho — Nova Rezende — Araxá.	Licurgo Leite e Leopoldo Maciel.	8.*Co* Incluir: BR —— Bragança — Poços de Caldas — Muzambinho — Nova Rezende — Araxá — Patos de Minas.	Aprovada	Prejudicada pela sub-emenda 8.Co	O traçado proposto foi aceito com os seguintes acréscimos: 1) do trecho inicial: Bragança — Poços de Caldas e 2) do trecho final: Araxá — Patos de Minas.
9	Incluir: Br —— Itajubá — Pouso Alegre — Poços de Caldas.	Licurgo Leite e Leopoldo Maciel.	9.*Co* Incluir: BR —— Lorena — Piquete — Itajubá — Pouso Alegre — Poços de Caldas.	Aprovada	Prejudicada pela sub-emenda 9.Co	O traçado proposto foi aceito com o acréscimo do trecho Lorena-Piquete — Itajubá que estabelecerá a ligação direta do Rio a Poços de Caldas, servindo ainda ao parque industrial militar de Piquete e Itajubá, por intermédio da articulação com a BR-2 (Rio — São Paulo), em Lorena. O Conselho Rodoviário Nacional tem o mesmo ponto de vista.

(*) As sub-emendas propostas pelo relator, em 1951, receberam o mesmo número da emenda, seguido da abreviação *Co*.

(Continuação)

N.º	EMENDA	AUTOR	SUB-EMENDA (*)	PARECER DA COMISSÃO (1950)	PARECER DO RELATOR (1951)	OBSERVAÇÕES
10	Incluir: Br —— Areia Branca — Mossoró — Patu — Catolé do Rocha.	João Agripino		Aprovada	Rejeitada.	Esta ligação é de caráter regional, devendo continuar a fazer parte dos Planos Estaduais do Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco.
11	Incluir: Br —— Natal — Caicó — Catolé do Rocha — Pau dos Ferros — Jaguaribe.	João Agripino		Aprovada	Rejeitada	A transversal proposta é de interêsse puramente regional, devendo continuar a fazer parte do Plano Rodoviário Estadual, pois até—Acarí ela se confunde com a BR-12. É apenas de interêsse local a ligação entre Acarí e Pau dos Ferros. O Conselho Rodoviário Nacional tem o mesmo ponto de vista.
12	Incluir: Br —— Patos — Piancó — Conceição — Mauriti.	João Agripino		Prejudicada.	Rejeitada	A ligação proposta é de interêsse puramente regional, devendo continuar a fazer parte do Plano Rodoviário Estadual. Ela corre quase paralela a BR-23 (Transversal da Paraíba). O Conselho Rodoviário Nacional tem o mesmo ponto de vista.
13	Incluir: Br —— Alagoa do Remígio — Barra de Santa Rosa — Picuí — Acarí.	João Agripino		Aprovada	Rejeitada	A ligação é de interêsse puramente local, não se justificando a sua inclusão no Plano Rodoviário Nacional: deve continuar a fazer parte dos Planos Rodoviários Estaduais. O Conselho Rodoviário Nacional tem o mesmo ponto de vista.
14	Incluir: Br —— Cajazeiras — Conceição.	João Agripino		Aprovada	Rejeitada	Esta ligação tem objetivo regional, devendo continuar a figurar nos Planos Estaduais da Paraíba e de Pernambuco.
19.b	Incluir: Br —— Jati — Jardim — Grato — Petrolina.	Alencar Araripe		Prejudicada pela emenda 23	Rejeitada	O primeiro trecho: Jati — Jardin — Grato consta do Plano Rodoviário Estadual do Ceará e é de interêsse puramente local: o segundo trecho: Crato — Petrolina tem a sua finalidade alcançada pelas rodovias federais já construídas: BR-25, BR-26 e BR-13.
20.a	Incluir: Br —— Lages — Painel — São Joaquim — Lauro Muller — Orleães — Tubarão.	Orlando Brasil		Aprovada	Aprovada	O traçado deve ser aceito, pois atravessará a região carbonífera de Santa Catarina e dará escoamento aos produtos do planalto Catarinense, pondo-o em comunicação com os portos de Laguna e Henrique Lago (ex-Imbituba). O Conselho Rodoviário Nacional tem o mesmo ponto de vista.

(Continuação)

N.º	EMENDA	AUTOR	SUB-EMENDA	PARECER DA COMISSÃO (1950)	PARECER DO RELATOR (1951)	OBSERVAÇÕES
20.*b*	Incluir: BR —— Blumenau — Papanduva.	Orlando Brasil	20.*b*.*Co* Incluir: BR —— Papanduva — Ibirama — Blumenau.	Aprovada	Prejudicada pela sub-emenda n.º 20 b.Co	A ligação foi aceita, pois permitirá ligar a BR–, em Papanduva, no planalto catarinense, a Blumenau e, portanto, a Itajaí que está ligado a essa cidade pela BR —— (Lages — Rio do Sul — Blumenau — Itajaí), proposta pela emenda n.º 83. Dará, assim, escoamento aos produtos dessa importante região para um pôrto de exportação e servirá de rota de saída da produção do vale do rio Itajaí do Norte.
23	*a*) Incluir: BR —— Petrolina — Bodocó — Exu — Crato. *b*) Incluir: BR —— Conceição — Mauriti — Milagres. *c*) Incluir: BR —— Campos Sales — Santanópolis — Crato. *d*) Incluir: BR —— Manissobal — Jardim — Crato.	Fernandes Teles		*a*) Aprovada *b*) Prejudicada	*a*) Rejeitada *b*) Rejeitada *c*) Rejeitada *d*) Rejeitada.	Estas emendas devem ser rejeitadas, porquanto os objetivos por elas visados já são alcançados por uma rêde relativamente densa. de estradas federais e estaduais. O Conselho Rodoviário Nacional tem o mesmo ponto de vista.
26	Incluir: BR —— Barbacena — São João Del Rey — Caxamou.	Augusto Viegas	26-*Co*. *a*) Incluir: BR —— Barbacena — São João Del Rey — Lavras — Nepomuceno. pomuceno. *b*) Incluir: BR —— São João Del Rey — Francisco Sales — Caxambu.	Aprovada	Prejudicada pela sub - emenda número 26-Co.	O traçado a que se refere esta emenda não deve ser aceito porque já existe a ligação São João Del Rey — Barbacena — Caxambú integrada no plano estadual. Será mais interessante a ligação Barbacena — Lavras — Nepomuceno, passando por São João Del Rey e permitindo a conexão entre a Br–3 (Rio — Belo Horizonte, e a Br–55 (Belo Horizonte — São Paulo). Dará além disso acesso fácil de importantes zonas do País a São João Del Rey que é centro turístico e valioso património histórico nacional.
30	Alterar o traçado da Br–14 para: Guamá — Pôrto Franco — Miracema — Porangatu — Uruassu — Ceres — Anápolis — Goiânia — Livramento.	Jales Machado	30–Co. Alterar o traçado da Br–14 para: Belém — Guamá — Pôrto Franco — Miracema (Tocantínia) — Porangatu — Ceres — Anápolis — Goiânia — Fru-	Aprovada	Prejudicada pela sub - emenda número 30-Co.	O traçado proposto para a estrada pelo divisor de águas que é um chapadão pouco ondulado apresentará menores dificuldades de construção e servirá de maneira mais vantajosa a região compreendida entre os dois grandes rios Sem alterar sensivelmente a diretriz geral da rodovia ela procura articular o transporte rodoviário com o fluvial, [illegible]

(Continuação)

N.º	EMENDA	AUTOR	SUB-EMENDA	PARECER DA COMISSÃO (1950)	PARECER DO RELATOR (1951)	OBSERVAÇÕES
			tal — São José do Rio Preto — Ourinhos — Pôrto União da Vitória — Marcelino Ramos — Cruz Alta — Santa Maria — São Gabriel — Livramento.			primeira etapa as condições de navegabilidade do rio Tocantins. Quanto ao trecho da rodovia proposta entre Goiânia e Livramento os estudos do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem indicam como sendo pontos principais de passagem os seguintes: Frutal, São José do Rio Preto, Ourinhos, Pôrto União da Vitória Marcelino Ramos, Cruz Alta, Santa Maria, São Gabriel e Livramento ficando dependendo de estudos posteriores a fixação dos pontos intermediários de passagem.
31	Incluir: Br —— Jupiá — Rio Verde — Goiânia — Formosa — Barreiras — Santa Filomena — Tocantínia.	Jales Machado	*Comissão de 1950* Incluir: Br —— Jupiá — Paranaíba — Rio Verde — Anápolis — Formosa — Barreiras — Corrente — Santa Filomena — Balsas. *31-Co* Incluir: Br —— Jupiá — Paranaíba — Rio Verde — Goiânia — Anápolis — Formosa — Posse — Barreiras — São Marcelo — Parnaguá — Bom Jesus da Gurguéia — Bertolínia — Jorumenha — Floriano.	Aprovada	Prejudicada pela Sub-emenda número 31-Co	A ligação proposta permitirá a aproximação do Nordeste com o Brasil Central, estabelecendo o intercâmbio comercial de grande influência para estas regiões. Permitirá também a articulação de quatro sistemas navegáveis. Sugiro, porém, uma pequena modificação no traçado entre Barreiras-Corrente e Santa Filomena, por isso sendo aceitos os traçados propostos na emenda n.º 40-b (Corrente — Bom Jesus da Gurguéia — Bertolínia — Jurumenha — Floriano) e na sub-emenda n.º 50-Co (Irará, na Br-13 — Jacobina — Remanso — São Raimundo Nonato — Bom Jesus da Gurguéia — Alto Parnaíba — Tocantínia, na Br-14) fica atendido o acesso a Santa Filomena e a Tocantínia.
32	Alterar o traçado da Br-16 para: Cuiabá — Pôrto Arthur — Vale do Xingu.	Jales Machado	*32-Co* Incluir: Br —— Pôrto Arthur — Cabeceiras do rio Xingu.	Aprovada	Prejudicada pela sub-emenda número 32-Co.	O traçado a que se refere esta emenda deve ser aceito, sendo que o trecho Cuiabá — Pôrto Arthur coincide com o traçado da Br-16 (Santarém — Cuiabá — Pôrto D. Carlos), que deverá ser mantido no seu conjunto até Santarém. A ligação proposta é de alcance político-social, pois ligará dois portos fluviais importantes, facilitando a colonização da região entre os rios Xingu e Tapajós. Os dois traçados, o da Br-16 e o indicado pela emenda, podem coexistir.

(Continuação)

N.º	EMENDA	AUTOR	SUB-EMENDA	PARECER DA COMISSÃO (1950)	PARECER DO RELATOR (1951)	OBSERVAÇÕES
33	Incluir: Br —— Vilhena — Barra.	Jales Machado		Rejeitada	Aprovada	O traçado sugerido pode ser aceito. Ele estabelecerá ligação favorável entre a Br-29 (Rodovia Acre-Goiana) e Barra de São Manuel, que é ponto extremo de navegação do Rio Tapajós. Formará assim um sistema rodo-fluvial de grande expressão para o desenvolvimento econômico da região Amazônica, por êle servida.
34	Alterar o traçado da Br-3 para: Anápolis — Ceres — Aruanã — Xavantina — Diamantino — Pôrto Velho — Rio Branco — Cruzeiro do Sul — República do Perú.	Jales Machado	34-Co a) Incluir: Br — Anápolis — Ceres — Aruanã — Xavantina — Cuiabá.	Rejeitada	Prejudicada pela sub-emenda número 34-Co.	A rodovia proposta é realmente de interêsse. Embora no plano a grande comunicação Centro-Oeste esteja provista pelas Br-31 e Br-29, a ligação em aprêço completa o sistema projetado e melhor atende aos objetivos das comunicações.
35	Incluir: Br —— Tocantinópolis — Araguatins — Marabá — Jatobal.	Jales Machado		Rejeitada	Aprovada	A navegação do rio Tocantins, como em muitos rios brasileiros, é precária e exige para ser regular estudos sistemáticos e obras, muitas das quais de vulto. No caso em aprêço, na falta dêsses estudos, podem ser admitidas, para um primeiro exame da questão, as seguintes hipóteses: a) realização de obras hidráulicas nas cachoeiras de Santo Antônio e Itaboca, estabelecendo a continuidade da navegação até Belém; b) execução das referidas obras na Cachoeira de Santo Antônio e transposição da de Itaboca, por ferrovia; c) vencer os dois obstáculos aludidos, sendo o 1.º por estrada de rodagem e o 2.º por ferrovia, desprezando-se a navegação no trecho Santo Antônio — Jatobal; d) transpor os mesmos obstáculos sòmente por uma rodovia, de Tocantinópolis a Tucuruí; el prolongamento de E. F. Tocantins, de Jatobal a Tocantinópolis, numa extensão aproximada de 396 km. A emenda ora considerada sugere a solução da terceira hipótese, com a qual estou de acôrdo, dependendo porém de ulterior pronunciamento da [illegible] (A [illegible])

(Continuação)

N.º	EMENDA	AUTOR	SUB-EMENDA (*)	PARECER		OBSERVAÇÕES
				DA COMISSÃO (1950)	DO RELATOR (1951)	
36	Incluir: Br —— Anápolis — Niquelândia	Jales Machado		Rejeitada	Aprovada	Esta ligação estabelecerá a comunicação entre Niquelândia, centro de jazidas de minério de níquel e Anápolis, que é ponto extremo da Estrada de Ferro Goiás.
37	Suprimir: Br —— 54 (Goiânia — Rio Verde).	Jales Machado	37 — *Co* Substituir a designação de BR —— 54 (Rio Verde — Goiânia) por BR——	Rejeitada	Prejudicada pela sub-emenda n.º 37 *Co.*	Esta emenda deve ser mantida, porquanto se trata de uma estrada importante, já incluída no projeto do Plano Rodoviário Nacional. Ela está compreendida na sub-emenda n.º 31-*Co.* ficando, assim, integrada no traçado da referida sub-emenda.
38	Incluir: Br —— Belo Horizonte — Corinto — Montes Claros — Lençóis.	José Esteve Rodrigues	38-*Co* Incluir: Br —— Belo Horizonte — Corinto — Montes Claros — Lençóis — Juazeiro.	Aprovada	Prejudicada pela sub-emenda nº 38-*Co.*	A ligação proposta terá larga repercussão na bacia franciscana drenando para o Rio São Francisco, através das rodovias do Plano Nacional e dos Planos de Minas Gerais e Bahia, os produtos da região atravessada. Poderia mesmo ser considerada como o eixo do sistema de acesso ao Rio São Francisco.
40b	Incluir: Br ——Floriano — Jerumenha — Bertolínea — Bom Jesus da Gurguéia — Corinto — Barreiras.	Adelmar Rocha		Aprovada	Prejudicada pela sub-emenda número 31-Co.	As finalidades do traçado a que se refere esta emenda foram atendidas pela sub-emenda número 31-Co, no trecho Barreiras — Corrente — Bom Jesus da Gurguéia — Bertolínia — Jerumenha — Floriano.
42	Incluir: Br —— Belo Horizonte — Montes Claros.	Agamenon Magalhães e Milton Prates		Prejudicada pela emenda n.º 38.	Prejudicada pela sub-emenda número 38 Co.	Esta emenda está prejudicada pela ligação proposta: Belo Horizonte — Corinto — Montes Claros — Lençóis — Juazeiro, constante da sub-emenda n.º 38-Co.
46	Incluir: Br —— Vacaria — Passo Fundo.	Vandoni de Barros	46-*Co.* Incluir: Br —— Vacaria — Lagoa Vermelha — Passo Fundo — Carasinho — Ijuí — Santo Angelo — São Luiz de Gonzaga — São Borja	Aprovada	Prejudicada pela sub-emenda número 46-Co.	Esta ligação deve ser aceita porquanto se trata de rodovia de interêsse militar, pondo em comunicação a Br-2 (Rio — Jaguarão), em Vacaria, com Passo Fundo na Br-14 (Rodovia Transbrasiliana). E tanto mais ressalteda fica a importância desta ligação sob os pontos de vista militar e econômico, se fôr a mesma prolongada até o rio Uruguai, passando por Carasinho, Ijuí, Santo Angelo, São Luiz de Gonzaga e São Borja. Constituirá a transversal Norte do Rio Grande do Sul.

(Continuação)

N.º	EMENDA	AUTOR	SUB-EMENDA (¹)	PARECER DA COMISSÃO (1950)	PARECER DO RELATOR (1951)	OBSERVAÇÕES
47	Alterar o traçado da Br-4 para: Rio — Teresópolis — Além Paraíba — Volta Grande — Pirapitinga — Muriaé —	Vandoni de Barros	*47-Co* *a*) Alterar o traçado da Br-4 para: Rio — Teresópolis — Sumidouro — — São José do Além Paraíba — Marinópolis. *b*) Incluir: Br —— Areal — Pôrto Novo — Marinópolis.	Aprovada	Prejudicada pela sub-emenda número 47-Co.	O traçado proposto pela emenda acarretará um grande alongamento (cêrca de 30 km) entre Pôrto Novo e Muriaé, conforme verificou o D.N.E.R. em estudos por êle procedidos recentemente. Além disso o traçado indicado acompanha em longa extensão a via-férrea entre Além Paraíba e Pirapitinga. O trecho Areal-Pôrto Novo — Marinópolis deve ser conservado no Plano Nacional como uma ligação.
48	Incluir: Br —— Lábrea — Humaitá.	Pereira da Silva		Aprovada	Aprovada	Esta rodovia terá a função de interligar duas importantes vias naturais de comunicação, isto é, os rios Purus e Madeira, nos seus cursos médios e fracamente navegáveis. Com uma extensão aproximada de 200 km ela atravessará os Campos Gerais de Pussiary, de terras altas e próprias para o desenvolvimento da pecuária.
49	Incluir: Br —— Ilhéus — Pedra Azul.	Manoel Novais.		Prejudicada.	Prejudicada pela sub-emenda número 7-Co.	
50	Incluir: BR —— Salvador — Jacobina — Romanse — S. Raimundo — Alto Parnaíba.	Manoel Novaes	50-*Co*. Incluir Br: — Feira de Santana (BR-13) — Jacobina — Remanso — S. Raimundo Nonato— — Bom Jesus da Gurguéia — Alto Parnaíba — Tocantínía.	Aprovada	Prejudicada pela sub-emenda número 50.*Co*.	Esta ligação aproveitará a rodovía integrante do Plano Estadual da Bahia, sob a denominação de Ba-21, partindo de Irará, na BR-13, atingindo Remanso, no trecho navegável do rio S. Francisco, em demanda ao Piauí, onde se articula com o Plano rodoviário dêste Estado, atingindo o extremo navegável do rio Parnaíba na localidade de Alto Parnaíba. Estabelecerá, assim, a articulação entre três importantes sistemas nevegáveis.
51	Incluir: BR —— Campinas — Poços de Caldas	Vandoni de Barros		Aprovada	Rejeitada	As finalidades desta ligação (Campinas — Poços de Caldas) já foram atendidas pelo traçado a que se refere a sub-emenda n.º 8.*Co*.
52	Substituir o trecho de Fóz de Iguassú — Pôrto Mendes por Cascavél-Pôrto Mendes.	Vandoni de Barros		Aprovada	Aprovada	É ligação de interêsse militar. Por ela a BR-35 Paranaguá — Fóz do Iguassú) ficará ligada a Pôrto Mendes, ponto extremo da navegação do baixo Paraná e terminal da BR-75, sem haver necessidade do trecho rodoviário Fóz [illegible] Ig[illegible] — Pôrto M[illegible]ndes, por s[illegible]r [illegible] [illegible]

[illegible]

(Continuação)

N.º	EMENDA	AUTOR	SUB-EMENDA	PARECER DA COMISSÃO (1950)	PARECER DO RELATOR (1951)	OBSERVAÇÕES
53	Incluir: Br — Currais Novos — Patú — Martins — Pau dos Ferros — São Miguel — Jaguaribe.	Gil Soares		Aprovada	Aprovada	Esta ligação é um complemento do sistema rodoviário Federal do Rio Grande do Norte, constituindo um transversal, ligando a BR-12, em Currais Novos a Jaguaribe, na BR-13.
54	a) Incluir: BR ——, Ilhéus — Conquista — Brumado — Caetité b) Incluir: Br —— Caetité — Carinhanha — Sítio da Abadia — Formosa BR-14.	Eunápio de Queiroz	54-*Co.* Incluir: BR —— Ilhéus Vitória da Conquista — — Brumado — Caetité — Bom Jesus da Lapa — Santa Maria da Vitória — Posse		Prejudicada pela sub-emenda número 54.*Co.*	A ligação proposta pela sub-emenda permitirá o acesso de um pôrto marítimo ao rio São Francisco e ao planalto central de Goiás, através as regiões dos Estados da Bahia e Goiás, de grande potencial econômico. Articulará, outrossim, três rodovias — BR-5 BR-4 e BR —— (Anápolis — Formosa — Corrente — Floriano) — com a navegação do rio São Francisco.
58	Incluir: Br —— Presidente Epitácio — Cruz Alta	Ostoja Roguski	58-*Co.* Incluir: BR —— Jupiá — Presidente Epitácio — Campo Mourão — Laranjeira do Sul — Palmeira das Missões — Cruz Alta.	—	Prejudicada pela sub-emenda número 58-Co.	Esta ligação terá uma grande função colonizadora, pois deverá atravessar várias regiões meridionais do Brasil, fertilíssimas que estão agora sendo desbravadas, a exemplo de Londrina e Apucarana no sertão paranaense, de onde passará a pequena distância, atingindo Campo Mourão, outra fértil região em franco desenvolvimento pela sua eficiente colonização e bem assim a região de Santa Catarina entre Campos Erê e São Carlos e a do Estado do Rio Grande do Sul entre Cruz Alta e Iraí. Esta ligação percorrerá quatro estados, tendo sua origem na Br-34 em Presidente Epitácio, atingindo Cruz Alta na Br-14, cruzando a Br-75 na altura de Maringá, a Br-35 em Laranjeira do Sul e a Br-36 em São Carlos. Há conveniência, porém, de um pequeno prolongamento para o norte do traçado cujo ponto extremo passará de Pôrto Epitácio para o de Jupiá, estabelecendo assim a continuidade desta rodovia com a Transversal Mineira.
59a	Incluir: Br —— Caxambu — Lambarí — Cambuquira — Campanha — Poços de Caldas.	Vasconcelos Costa		——	Prejudicada pela emenda n.º 63	A ligação Caxambú — Cambuquira — Campanha — Poços de Caldas já faz parte da Br-32, integrante do projeto do Plano Rodoviário Nacional. Esta ligação no trecho Lambarí — Cambuquira já foi proposta pela emenda n.º 63, que recomendou a inclusão no Plano Rodoviário Nacional da ligação São Lourenço — Lambarí — Cambuquira, formando assim o chamado "*Circuito das Aguas*".

(Continuação)

N.º	EMENDA	AUTOR	SUB-EMENDA	PARECER		OBSERVAÇÕES
				DA COMISSÃO (1950)	DO RELATOR (1951)	
59*b*	Incluir: Br —— São Lourenço — Itajubá.	Vasconcelos Costa		——	Prejudicada pela sub-emenda número 64-Co.	A ligação São Lourenço — Itajubá — já foi proposta pela sub-emenda n.º 64-Co., como parte da ligação Campos do Jordão — Itajubá — São Lourenço — Vidinha (na Br-58).
60*a*	Incluir: Br —— Uberlândia — Monte Alegre de Minas — Rio Verde — Guiratinga — Cuiabá.	Vasconcelos Costa	60*a*-*Co.* Incluir: Br —— Uberlândia — Monte Alegre de Minas — Itumbiara — Rio Verde — Jataí.			O traçado a que se refere a emenda 60-a pode ser aceito no trecho Uberlândia — Monte Alegre de Minas — Rio Verde — Jataí. Quanto ao traçado Rio Verde — Jataí — Mineiros — Alto Araguaia, é parte comum com a Br-31 (Vitória — Belo Horizonte — Cuiabá), sendo que o trecho Alto Araguaia — Guiratinga — Cuiabá, corre paralelamente á Br-31, devendo, assim, ser substituido por esta rodovia do Plano Nacional.
60*b*	Incluir: Br —— Rio Verde — Caiapônia — Aragarças — Xavantina.	Vasconcelos Costa	60*b*-*Co.* Incluir: BR —— Jataí — Caiaponia — Aragarças — Xavantina.	——	Prejudicada pela sub-emenda número 60-Co.	O traçado referido na emenda n.º 60-*b* é também aceitável, pois se trata de importante ligação, tendo como principal escôpo o desbravamento e a colonização do Brasil Central.
61*a*	Incluir: Br —— Montes Claros — Pedra Azul.	Vasconcelos Costa			Prejudicada pela sub-emenda número 7-C.o	O traçado sugerido pela emenda integrará no Plano Rodoviário Nacional a ligação estadual existente entre Montes Claros e Pedra Azul, em direção ao pôrto de Ilhéus. A ligação proposta foi incluída na sub-emenda n.º 7-Co. em substituição ao trecho Montes Claros — Medina, proposto pela emenda n.º 7.
61*b*	Incluir: BR —— Pedra Azul — Jequitinhonha — Joaíma — Rubim — Salto da Divisa — Jacinto — Jordânia — Pedra Azul.	Vasconcelos Costa			Rejeitada.	Constam do Plano Rodoviário Estadual as ligações Pedra Azul — Jequitinhanha — Joaima — Rio do Peixe — Rubim e Jacinto — Salto da Divisa. A incluir no Plano Rodoviário Estadual apenas as ligações Rubim — Jacinto e Salto da Divisa — Jordânia.
62*a*	Incluir: Br —— Paracatú — Coromandel — Indianópolis — Uberlândia.	Vasconcelos Costa.			Rejeitada.	Esta ligação deve fazer parte do Plano Rodoviário Estadual de Minas Gerais, por ser de interêsse local.

(Continuação)

N.º	EMENDA	AUTOR	SUB-EMENDA (*)	PARECER DA COMISSÃO (1950)	PARECER DO RELATOR (1951)	OBSERVAÇÕES
62*b*	Incluir: Br —— Uberlândia — Monte Alegre de Minas — Ituiutaba — Santa Vitória.	Vasconcelos Costa.	62*b*-*Co.* Incluir: BR —— Uberlândia — Monte Alegre de Minas — Ituiutaba — Canal de São Simão.		Prejudicada pela sub-emenda número 62*b*-Co.	A ligação proposta pela sub-emenda atravessa uma região do Triangulo Mineiro extremamente fértil, tendo grande produção de cereais, que é exportada pela Estrada de Ferro Mogiana. A ligação em aprêço, além de por em comunicação sistemas rodoviários existentes, terá a importante função de alimentadora do transporte ferroviário.
62*c*	Incluir: Br —— Poços de Caldas — Guaxupé — S. Sebastião do Paraiso — Araxá — Uberaba.	Vasconcelos Costa.		/	Prejudicada pelo sub-emenda número 8-Co.	
62*d*	Incluir Br. —— Puoso Alto — Itanhandú — Passe Quatro – Cruzeiro, com ramal para Virginia.	Vasconcelos Costa	62.*d*-*Co.* Incluir: Br. —— Cachoeira Paulista — Cruzeiro — Passa Quatro — Itanhandú — Pouso Alto.		Prejudicada pela sub-emenda n.º 62.d-Co.	A ligação proposta deve ser incluída no Plano Rodoviário Nacional porquanto permitirá um acesso mais curto de São Paulo as estações de águas de Caxambú, e São Lourenço, via Cruzeiro, importante entroncamento ferroviário e considerado ponto chave militar.
63	Incluir: Br. —— São Lourenço — Lambari — Cambuquira.	Maurício Joppert.			Aprovada.	Esta rodovia é de interêsse nacional e liga as estações de águas medicinais por um circuito, permitindo, assim, é acesso à tôdas elas, das principais cidades brasileiras.
64	Incluir: Br —— S. José dos Campos — Campos do Jordão — Itajubá — Silvestre Ferras — S. Lourenço — Vidinha.	Maurício Joppert	64-*Co.* Incluir: Br. —— Pindamonhangaba — Campos do Jordão.		Prejudicado pela sub-emenda n.º 64.*Co.*	O traçado a que se refere a emenda é de grande interêsse, pois constitue uma ligação entre a Br-2 (Rio-São Paulo) e a Br-58 (Engenheiro Passos — Caxambú), permitindo um acesso favorável de São Paulo e do Rio de Janeiro às estações climatéricas: e hidrominerais: Campos do Jordão, São Lourenço, Caxambú, Lambarí e Cambuquira. Apenas o seu trecho inicial, tendo-se em vista estudos recentes, deve-se substituir por Pindamonhangaba — Campos do Jordão, porquanto não só se reduz à metade o desenvolvimento, como apresenta maiores facilidades de execução.
65	Incluir: Br —— Alagoinhas — Araçás — Itanagrá — Jangada — Praia de Subaúma.	Jaime Teixeira			Rejeitada.	Esta ligação por ser de interêsse local deverá ser incluída no Plano Rodoviário da Bahia, como complemento a êste sistema que já possúe para as praias do nordeste do Estado as ligações ro-

(Continuação)

N.º	EMENDA	AUTOR	SUB-EMENDA	PARECER		OBSERVAÇÕES
				DA COMISSÃO (1950)	DO RELATOR (1951)	
						doviárias Ba-39 (Riacho da Guia — Esplanada — Conde) e Ba-40 (Ramal de Ba-39 que passa p rEntre Rios e vai ter à Fóz do Rio Inhamu-..upe).
66	Incluir: Br —— Vacaria — Lagôa Vermelha — Irechim.	Henrique Pagnoncellk			Prejudicada pela sub-emenda n.º 46-Co.	A ligação proposta pela emenda já foi prevista pela sub-emenda n.º 46-Co. (Vacaria — Lagôa Vermelha — Passo Fundo — São Borja), considerada de interêsse militar e já construído pelo D.O.F.E. no seu primeiro trecho, Vacaria — Passo Fundo.
67	Incluir: Br —— Tucano — Ribeira do Pombal.	Vasco Filho			Aprovada.	Esta ligação permitirá estabelecer a comunicação entre a Br-12 e Br-13 nos locais em que estas ligações mais se aproximam, apresentando aí a extensão de 32 km.
68	Incluir: Bc —— Paulo Afonso — Garanhuns— S. Caetano.	Vasco Filho			Aprovada	Esta ligação permitirá estabelecer o acesso diréto de Recife a Paulo Afonso, onde está sendo construída uma monumental ponte (144 m de extensão) sôbre o Rio São Francisco, com grande encurtamento. Por esta ligação se estabelecerá também um acesso a Maceió pela BR-26 que será cruzada nas proximidades de Mata Grande, facultando ainda o transporte misto ferro-rodoviário, uma vez que Garanhuns é o ponto terminal da Estrada de Ferro Nordeste do Brasil (ex-Great Western). A futura linha de transmissão de energia elétrica de Paulo Afonso para Recife acompanhará o traçado desta ligação.
69	Incluir: Br —— Vitória — Colatina — Nova Venecia — Teófilo Otoni	Salo Brand e outros	69—*Co.* Incluir: Br — Linhares — Nova Venecia — Teófilo Otoni		Prejudicada pela sub-emenda número 69-Co.	Esta ligação permitirá o acesso diréto da importante região do Estado de Minas Gerais, que tem Teófilo Otoni como centro, ao pôrto de Vitória. Porá em comunicação a BR-4 (Rio-Bahia) com a BR-5 (Rio-Bahia-Litorânea: Rio-Vitória-Feira de Santana) estabelecendo assim uma nova e necessária rota de planalto mineiro para o mar. O trecho Nova Venecia — Colatina — Vitória deverá ser substituido pelo trecho da rodovia BR-5, Vitória até Linhares.

(Continuação)

N.º	EMENDA	AUTOR	SUB-EMENDA	PARECER		OBSERVAÇÕES
				DA COMISSÃO (1950)	DO RELATOR (1951)	
70	Incluir: Br —— Pindamonhagaba — Campos do Jordão	Ferreira Martins e outros			Prejudicada pela sub-emenda numero 64-Co.	
71	Incluir: BR —— São Fidelis — Campos	Celso Peçanha	71-*Co.* Incluir: BR —— Venda das Pedras — Cachoeiras do Macacú — Nova Frigurgo — Cordeiro — S. Fidelis — Campos		Prejudicada pela sub-emenda numero 71-*Co.*	Esta ligação estabelecerá uma nova rota de acesso do Rio de Janeiro a uma região fluminense de desenvolvida produção de cereais. Terá a dupla função abastecedora da Capital e da cidade de Campos.
72	Incluir: Br —— Governador Valadares — Peçanha — Itamarandiba Bocaiuva — Montes Claros.	Edison Passos			Aprovada	Por esta ligação será atendida uma zona de grandes possibilidades econômicas, terá a função alimentadora das ferrovias Vitória a Minas e Central do Brasil; estabelecerá uma comunicação mais diréta do norte de Minas Gerais com o pôrto de Vitória.
73	Substituir na Br-32 o trecho Muriaé — Leopoldina — Juiz de Fóra — por Muriaé — Miraí — Cataguases — S. João Nepomuceno — Juiz de Fóra.	Edison Passos			Aprovada	Tendo sido aprovada pelo Conselho Rodoviário Nacional e modificação de traçado da rodovia Br-32 entre Muriaé e Juiz de Fóra, após estudos realizados que revelaram a conveniência de se separar a Br-32 da Br-4 no trecho Muriaé — Leopoldina — Entroncamento para Bicas, adotando-se o seguinte traçado para a Br-32: Muriaé — Cataguases — São João Nepomuceno — Juiz de Fóra, pela existência de grande encurtamento, cêrca de 31 km, deve ser incluído este trêcho acima citado no Plano Rodoviário Nacional. Nessas condições deve ser suprimido o trecho da Br-32 em superposição com a Br-4 entre Muriaé, Leopoldina e Entroncamento para Bicas.
74	Incluir: Br —— Aquidauana — Nioaque — Jardim — Bela Vista.	Edison Passos			Aprovada	Esta ligação que tem uma extensão de 243 km é de interêsse militar e vem sendo construída e adaptada às novas normas técnicas pela Diretoria de Obras e Fortificações do Exército. Porá ela em comunicação a Br-33 e a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em Aquidauana, com a fronteira do Paraguai, em Bela Vista, onde se articulará com o sistema rodoviário do Paraguai, através a ponte internacional.

(Continuação)

N.º	EMENDA	AUTOR	SUB-EMENDA	PARECER DA COMISSÃO (1950)	PARECER DO RELATOR (1951)	OBSERVAÇÕES
75	Alterar a Br-36 para: São Francisco do Sul — Curitiba — Vila de S. Miguel do Oeste.	Wanderley Junior	75-Co. Alterar a Br-36 para: Florianópolis — Lages — Joaçaba — Xanerê — S. Miguel do Oeste.		Prejudicada pela sub-emenda n.º 75 — Co.	A primeira parte da emenda foi aceita e incluída nas emendas ns. 83 e 84, com a pequena diferença que ao atingir o planalto o traçado corta a Br-2 em Lages isto é, a cêrca de 40 km. ao sul da localidade de Ponte Alta, indicada pela emenda para este cruzamento. Quanto a segunda parte do traçado é aceitável o trecho São Miguel do Oeste — Xanxere — Ponte Cerrada, alterando-se, porém, o trecho que passa por Joaçaba, Campos Novos e Lages. O trecho da Br-36 ora substituido: Joaçaba — Xapecó — Itapiranga.
76	Alterar o trecho Joinville — Blumenau — Itajaí — da Br-59, para Joinville — Itajaí.	Edison Passos			Aprovada	A ligação diréta: Joinville — Itajaí substituirá o trecho da Br-59: Joinville — Blumenau — Itajaí, com um encurtamento de 40 km. A ligação entre Itajaí e Blumenau foi proposta pela emenda n.º 83 para ser incluída no Plano Rodoviário Nacional. O trecho Joinville — Blumenau também o foi pela emenda n.º 84.
77	Incluir: Br —— Montes Claros — Januaria — Correntina — Barreiros.	Edison Passos			Aprovada	Estabelece essa rodovia uma interligação de vários sistemas rodoviários do país, servindo, por sua vez, diretamente a zonas de elevado potencial econômico. O seu traçado é todo êle no vale do São Francisco e alcança Barreiras, centro aeroviário de linhas regulares nacionais e internacionais.
78	Incluir: Br —— Uberlândia — Monte Alegre de Minas — Avantiguara — Ituiutaba — Canal de S. Simão.	Rondon Pacheco			Prejudicada pela sub-emenda número 62.b-Co.	Realmente é de grande interêsse o traçado sugerido, pois atravessa uma região de alto potencial econômico.
79	Incluir: Br —— Maceió — [illegible] — São Luiz do Quitunde — Passo de Camaragibe — Pôrto de Pedras — Pôrto Calvo — Colônia Leopoldina (Alagôas) — Palmares (Pernambuco).	Ulisses Lins			Rejeitada.	Esta ligação é de interêsse regional devendo ser incluída no Plano Rodoviário Estadual. Os trechos de Pôrto de Pedra-PôrtoCalvo (em construção) e Colônia de Leopoldina-Palmares, já fazem parte dos planos rodoviários estaduais de Alagôas e Pernambuco. A zona sul de Pernambuco está ligada ao norte de Alagôas pela Br-11 que liga Recife a Maceió, e bem assim, pelos [illegible] rodovi[illegible]

(Continuação)

N.º	EMENDA	AUTOR	SUB-EMENDA	PARECER		OBSERVAÇÕES
				DA COMISSÃO (1950)	DO RELATOR (1951)	
80	Incluir: Br —— Matriz de Camaragibe — Urucu — Muricí — União dos Palmares — Corrontes.	Ulysses Lins			Rejeitada.	Esta ligação tem interêsse regional, devendo ser incluída no Plano Rodoviário Estadual.
81	Alterar o trecho da Br-28 entre Taguatinga, Natividade — Pôrto Nacional — extremo norte da Ilha do Bananal, por Taguatinga — Paranã — Peixe — extremo Norte da Ilha de Bananal.	Edison Passos			Aprovada.	A modificação proposta tem por objetivo: a) melhorar as condições do traçado; b) aproveitar a travessia do rio Tocantins, em Peixe, considerado ponto extremo da navegação e futuro entroncamento rodo-ferroviário; c) servir numa faixa mais ampla a região divisora de águas das bacias Tocantins — Araguaia, onde encontrar-se-ia com a Br-14.
82	Alterar o traçado da Br-31, Canal de S. Simão — Rio Verde — Jataí — por canal de S. Simão — Jataí.	Edison Passos			Aprovada.	O traçado desta ligação foi indicado pela Diretoria de Obras e Fortificações do Exército, sendo aprovado pelo Conselho Rodoviário Nacional por apresentar maiores facilidades de construção e um encurtamento da ordem de 60 km. A cidade do Rio Verde, ficará ligada à Br-31 pelas rodovias propostas nas sub-emendas n.ºs 31-Co e 60.a-Co.
83	Incluir: Br —— Lages — Rio do Sal — Blumenau — Itajaí.	Edison Passos			Aprovada.	Esta Estrada servirá ao fertilíssimo e próspero vale do Rio Itajaí, abrindo ao planalto uma nova saída para o mar, pelo excelente pôrto de Itajaí. Não obstante a existência da E. F. Santa Catarina, cujo traçado se desenvolve, outrossim, pelo vale do rio Itajaí, drenando a produção para o pôrto de igual nome, o progresso da região é de tal monta que já comporta e exige mesmo a coexistência dos dois meios de transporte. É uma rodovia de grande interêsse econômico, político e militar e, portanto, de expressão nacional.

(Conclusão)

N.º	EMENDA	AUTOR	SUB-EMENDA	PARECER		OBSERVAÇÕES
				DA COMISSÃO (1950)	DO RELATOR (1951)	
84	Incluir: Br — — São Francisco do Sul — Joinville — Jaraguá do Sul — Blumenau.	Edison Passos			Aprovada.	Esta ligação estabelece a comunicação direta entre Blumenau e Joinville, os dois centros mais desenvolvidos do Estado de Santa Catarina e cujo intercâmbio deve ser mantido. Por meio dela Joinville ficará ligada, em boas condições, ao pôrto de São Francisco do Sul.
85	Incluir: Br — — Lagôa Vermelha — Barracão — Campos Novos — Joaçaba.	Henrique Pagnoncelli			Rejeitada.	A ligação proposta tem finalidades regionais, estando prevista nos Planos Estaduais do Rio Grande do Sul e Santa Catarina, onde deve continuar.
97	Incluir: Br —— Montes Claros — São Romão — Buriti — Formosa.	Edison Passos			Aprovada.	Esta rodovia consta do Plano de Melhoramentos do Vale do São Francisco. Proporcionará comunicação mais direta entre as rêdes rodoviárias do Leste e Oeste. Incentivará o desenvolvimento da pecuária dessa zona e facilitará o escoamento da produção para os centros distribuidores.
98	Incluir: Br —— Caxambu — Francisco Sales — S. João del Rey.	Tancredo Neves			Prejudicada pela sub-emenda número 26-Co.	Realmente é de grande interêsse o traçado sugerido, pois atravessa região de alto potencial econômico e tem finalidades militares, conforme salientou o nobre autor da emenda.
99	Incluir: Br —— Poços de Caldas — Jacutinga — Monte Sião — Lindóia — Socorro — Bragança (Br-55).	Rondon Pacheco			Prejudicada pela sub-emenda número 8-Co.	Realmente o traçado proposto é de grande interêsse pelas finalidades a que se propõe.
100	Incluir: Br —— Leopoldina — Cataguazes — Ubá — Ponte Nova — São Domingos do Prata (Br-31).	Rondon Pacheco			Aprovada.	A estrada proposta estabelecerá ligação entre a Br-4 e a Br-31, e servirá à rica zona da Mata de Minas, cuja produção agro-pecuária é das mais desenvolvidas.
101	Espinosa — Rio Pardo de Minas — Salinas — Itinga — Ponto mais conveniente da Br-4.	Clemente Medrado e outros.			Aprovada.	A finalidade principal desta estrada é estabelecer uma ligação mais direta da rica zona do Norte de Minas com a Br-4 (Rio-Bahia), interligando, por sua vez, importantes estradas federais

N A

-A- 1949 APROVADAS

①
AMAZONAS
MATO GROSSO
PERÚ
BOLÍVIA
CRUZEIRO DO SUL
PÔRTO VELHO
RIO BRANCO
SENA MADUREIRA
GUAJARÁ MIRIM
XAPURI
BRASILÉIA
COBIJA
Tarauacá
Feijó
Sardinha
Tabocal
Manuel Urbano
Amanlo
Pucalpa
Fortaleza do Abunã
Plácido de Castro
Abunã
Mutum
Vila Bela
V. Murtinho
Guajará Mirim
Foz do Jamari
Jamari
Cachoeira do Samuel
Alto Madeira
Sto. Antonio
S. Carlos
Joci Paraná
Caritianas
Ariquemes
Jarú
Pres. Pena
Pres. Hermes
Pimenta Bueno
B. Melgaço
Vilhena
DIAMANTINO
Rio Purus
Rio Iaco
Rio Acre
Rio Abunã
Rio Mamoré
Rio Guaporé
Rio Madeira
Rio Machado
Rio Jarú
Rio Candeias
Rio Gi Paraná
Rio Juruá
BOCA DO ACRE
AC BR 29
AC 1
AC 2
AC 3
GR 1
GR 21
GR 41
GR BR 29
PLANOS RODOVIÁRIOS DOS TERRITÓRIOS DO ACRE E GUAPORÉ
ESCALA = 1: 2.000.000
0 20 100 200km
CONVENÇÕES
PLANO FEDERAL
EM ESTUDOS
EM CONSTRUÇÃO
CONSTRUIDAS
PLANO TERRITORIAL
EM ESTUDOS
EM CONSTRUÇÃO
CONSTRUIDAS
ESTRADA DE FERRO
EMENDAS AO PROJETO Nº 326-A-1949 APROVADAS

2
PLANOS RODOVIÁRIOS DO ESTADO DO AMAZONAS
VENEZUELA
RIO BRANCO
COLOMBIA
PARÁ
PERÚ
ACRE
GUAPORÉ
MATO GROSSO
MANÁUS
ESCALA =1:2.000.000

ocado Jari

NO

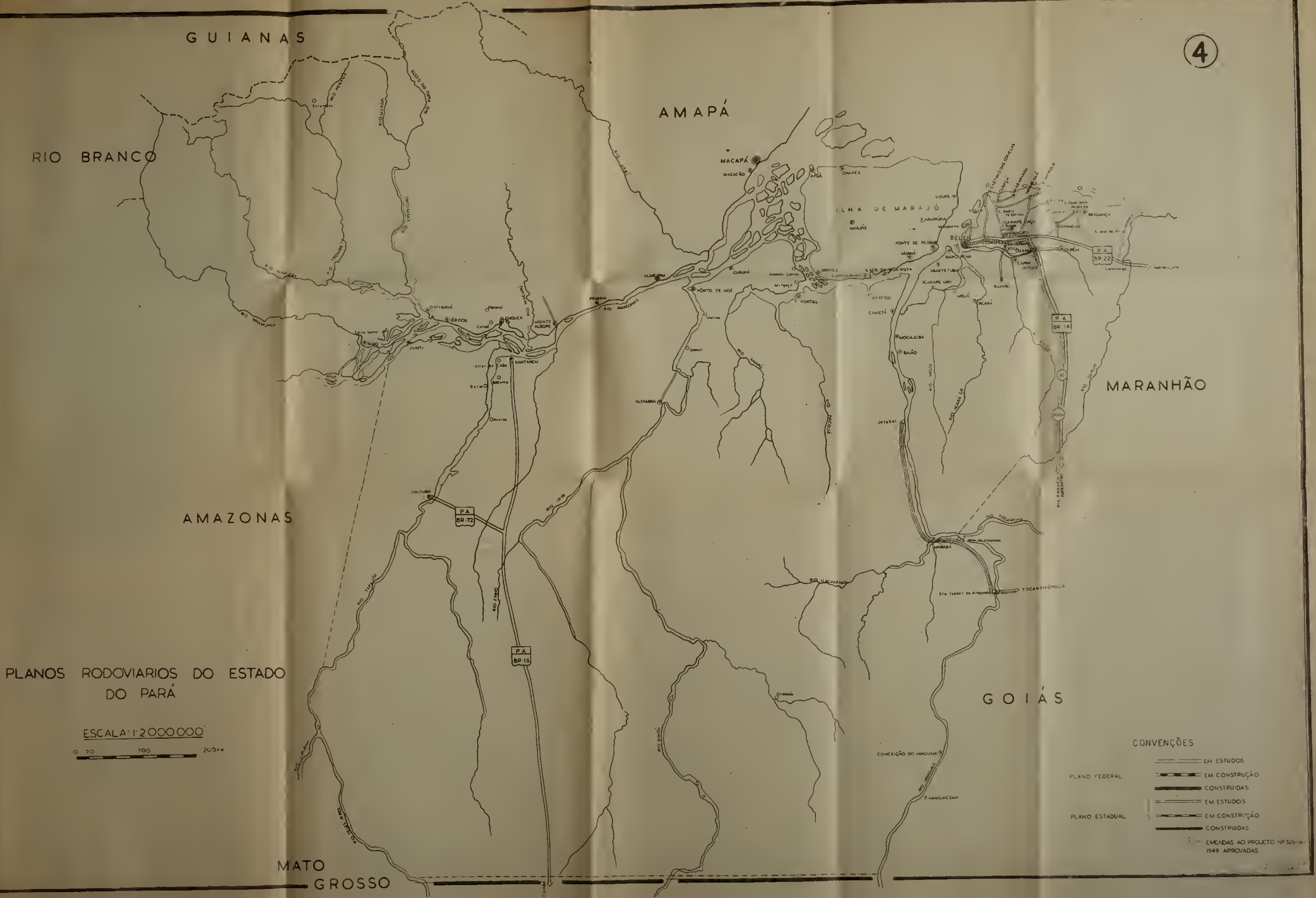
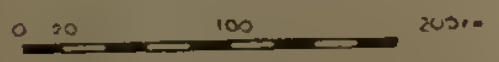
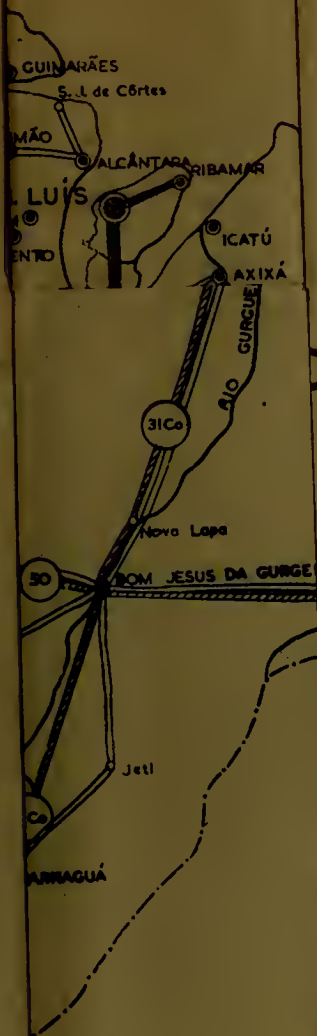
NO

RIOS DOS TERRITÓRIOS

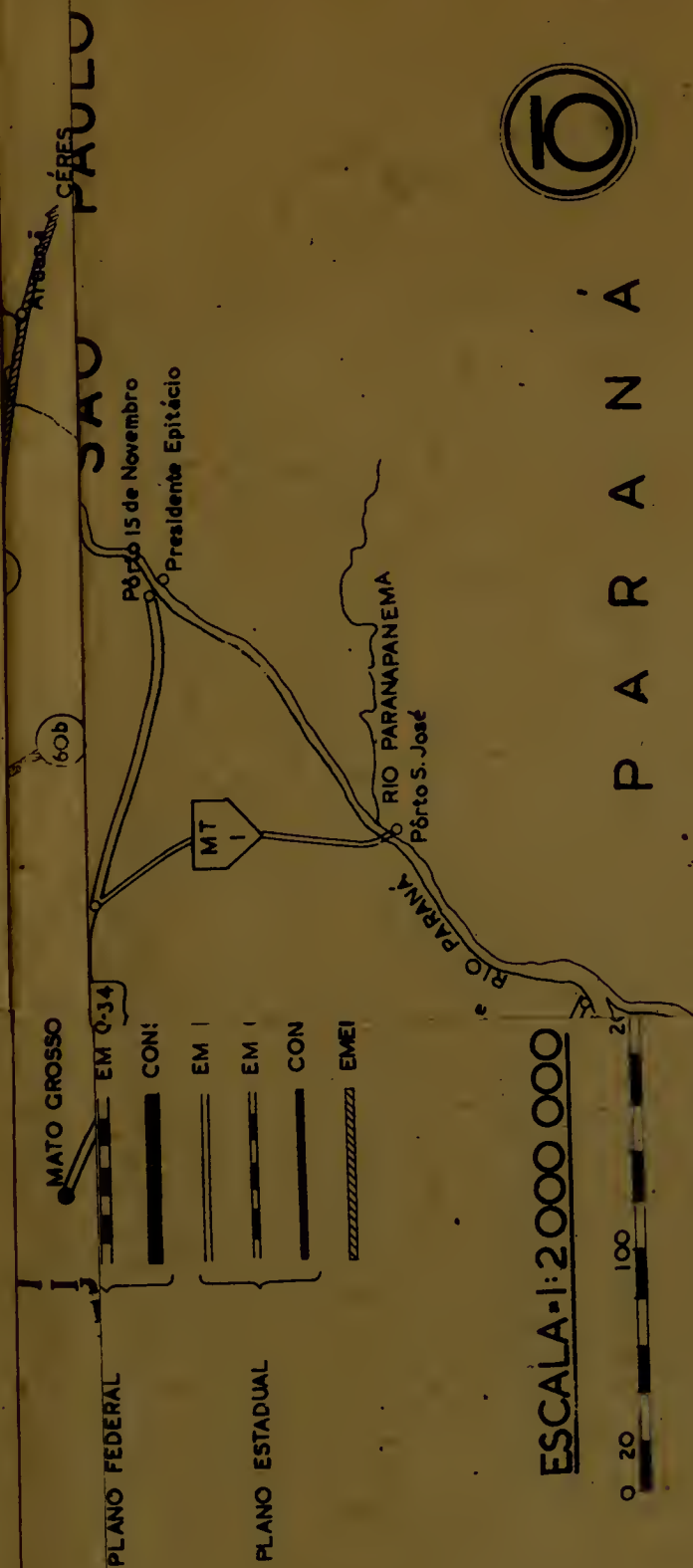
ANCO E AMAPÁ

3

VENEZUELA
GUIANAS
PARÁ
AMAZONAS
OCEANO ATLÂNTICO
BOAVISTA
MACAPÁ
MAZAGÃO
AMAPÁ
MANAUS
SANTA HELENA
Rio Branco
Rio Negro
Rio Jari
CONVENÇÕES
PLANO FEDERAL
EM ESTUDOS
EM CONSTRUÇÃO
CONSTRUIDAS
PLANO TERRITORIAL
EM ESTUDOS
EM CONSTRUÇÃO
CONSTRUIDAS
EMENDAS AO PROJETO Nº 326 - A - 1949 APROVADAS
PLANOS RODOVIÁRIOS DOS TERRITÓRIOS
DE RIO BRANCO E AMAPÁ
ESCALA = 1:2.000.000
200 km

4
RIO JARÍ
SALINÓPOLIS
S. Luzia
Quatipurú
Pedreira
Jaburú
BRAGANÇA
CAPANEMA
S. José do Piriá
OURÉM
PA
BR-22
Camiranga
Maracaçumé
Á S
CONVENÇÕES
PLANO FEDERAL
EM ESTUDOS
EM CONSTRUÇÃO
CONSTRUIDAS
PLANO ESTADUAL
EM ESTUDOS
EM CONSTRUÇÃO
CONSTRUIDAS
EMENDAS AO PROJETO Nº 326-A-1949 APROVADAS

4
GUIANAS
AMAPÁ
RIO BRANCO
ILHA DE MARAJÓ
MACAPÁ
MARANHÃO
AMAZONAS
GOIÁS
MATO
GROSSO
SANTARÉM
ALTAMIRA
ITAITUBA
MARABÁ
TOCANTINÓPOLIS
CONCEIÇÃO DO ARAGUAIA
P.A.
BR-72
BR-16
BR-14
BR-22
PLANOS RODOVIARIOS DO ESTADO
DO PARÁ
ESCALA: 1:2.000.000
CONVENÇÕES
PLANO FEDERAL
EM ESTUDOS
EM CONSTRUÇÃO
CONSTRUIDAS
PLANO ESTADUAL
EM ESTUDOS
EM CONSTRUÇÃO
CONSTRUIDAS
EMENDAS AO PROJETO Nº 326-A-1949 APROVADAS

5
OCEANO ATLÂNTICO
PARÁ
CEARÁ
GOIÁS
PERNAMBUCO
BAHIA
S. LUÍS
TERESINA
CAXIAS
CODÓ
FLORIANO
PICOS
PARNAÍBA
CORRENTE
PLANOS RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS
DE MARANHÃO E PIAUÍ
ESCALA = 1:2000000
CONVENÇÕES
PLANO FEDERAL
EM ESTUDOS
EM CONSTRUÇÃO
CONSTRUIDAS
PLANO ESTADUAL
EM ESTUDOS
EM CONSTRUÇÃO
CONSTRUIDAS
EMENDAS AO PROJETO Nº 326-A-1949 APROVADAS

7
PERNAMBUCO
MARANHÃO
GOIÁS
MINAS GERAIS
E. SANTO
OCEANO ATLÂNTICO
SALVADOR
ARACAJU
PLANOS RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS
DE SERGIPE E BAHIA
ESCALA=1:2000000
0 20 100 200km
CONVENÇÕES
PLANO FEDERAL
EM ESTUDOS
EM CONSTRUÇÃO
CONSTRUIDAS
PLANO ESTADUAL
EM ESTUDOS
EM CONSTRUÇÃO
CONSTRUIDAS

9
PLANOS RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS
DO PARANÁ, SANTA CATARINA
E RIO GRANDE DO SUL
ESCALA: 1:2 000 000
MATO GROSSO
SÃO PAULO
PARAGUAI
ARGENTINA
URUGUAI
OCEANO ATLÂNTICO
CURITIBA
FLORIANÓPOLIS
PÔRTO ALEGRE
PELOTAS
CONVENÇÕES
PLANO FEDERAL
EM ESTUDOS
CONSTRUIDA
PLANO ESTADUAL
EM ESTUDOS
CONSTRUIDAS
EMENDAS PROJETO Nº 326 -A- 1949 APROVADAS

PLANOS RODOVIARIOS DO ESTADO
DO MATO GROSSO
AMAZONAS
PARÁ
GUAPORÉ
GOIÁS
BOLÍVIA
MINAS GERAIS
SÃO PAULO
PARANÁ
PARAGUAI
CUIABÁ
Várzea Grande
CAMPO GRANDE
CORUMBÁ
P. SUARES
Ladário
CÁCERES
POCONÉ
LEVERGER
DIAMANTINO
ROSÁRIO OESTE
MATO GROSSO
BARRA DO BUGRES
Vilhena
Caripi
Pôrto Artur
Posto Simões Lopes
Pôrto Esperidião
Rondonópolis
ALTO ARAGUAIA
Correntes
HERCULÂNIA
ARAGUAIANA
ARAGARÇAS
POXORÉU
GUIRATINGA
Coronel Ponce
Rio Manso
MIRANDA
AQUIDAUANA
NIOAQUE
Bonito
Jardim
MARACAJU
CAIUÁS
DOURADOS
PONTA PORÃ
BELA VISTA
PÔRTO MURTINHO
TRÊS LAGOAS
Paranaíba
General Rondon
Pôrto Tabôado
Presidente Epitácio
Pôrto 15 de Novembro
Pôrto Felicidade
Pôrto de Ponte
Pôrto D. Carlos
Pôrto Mendes
Pôrto S. José
Pôrto do Cercado
Pôrto Jofre
Albuquerque
Pôrto Esperança
Céres
Xavantina
Fez. S. Manuel
Fez. Pôrto Alegre
Campo Grande
Terenos
Guia Lopes
Tauney
Rio Vacaria
RIO S. MANUEL
RIO JURUENA
RIO ARINOS
RIO ROOSEVELT
RIO GUAPORÉ
RIO VERDE
RIO XINGU
RIO ARAGUAIA
RIO CUIABÁ
RIO PARAGUAI
RIO APA
RIO APORÉ
RIO PARANÁ
RIO PARANAPANEMA
RIO GRANDE
SANTARÉM
CONVENÇÕES
PLANO FEDERAL
EM ESTUDOS
EM CONSTRUÇÃO
CONSTRUÍDAS
PLANO ESTADUAL
EM ESTUDOS
EM CONSTRUÇÃO
CONSTRUÍDAS
EMENDAS AO PROJETO Nº 326 -A- 1949 APROVADAS
ESCALA - 1: 2 000 000
0 20 100 200 km

11

MINAS GERAIS
RIO
CONVENÇÕES
PLANO FEDERAL
EM ESTUDOS
EM CONSTRUÇÃO
CONSTRUIDAS
PLANO ESTADUAL
EM ESTUDOS
EM CONSTRUÇÃO
CONSTRUIDAS
EMENDAS AO PROJETO Nº 326-A-1949 APROVADAS
ESCALA: 1:2C
0 20 100

VIII — EMENDAS AO TEXTO DO PROJETO DE LEI

EMENDA N.º 1

«Ao art. 2.º atribua-se o seguinte parágrafo:

Parágrafo único. O disposto nêste artigo não se refere aos serviços e obras que disponham de verba constitucional específica, tais como a destinada ao aproveitamento da região do rio São Francisco, e que serão executados segundo planos especialmente traçados».

JUSTIFICAÇÃO

O art. 29 das Disp. Trans. da Carta Constitucional dispõe que: «O govêrno federal fica obrigado a traçar e executar um plano de aproveitamento total das possibilidades econômicas do rio São Francisco e seus afluentes, no qual aplicará, anualmente, quantia não inferior a um por cento das rendas tributárias».

Também os artigos 198 e 199 das Disposições Gerais, ao tratarem dos efeitos da sêca e da execução do plano de valorização econômica da Amazônia, destacam verbas fixas, preestabelecidas, de finalidade e destinação autônomas, exclusivas, consoante a organização de esquemas de realizações de natureza regional.

Evidentemente, tais serviços não podem ser, obrigatòriamente, entrosados a um plano geral de viação, nem ficar subordinados à preferência só concedida às obras incluídas no plano nacional, representado e descrito nos documentos que acompanham o projeto.

As obras contra as sêcas, as de valorização da Amazônia e sobretudo as obras de aproveitamento da vastíssima região banhada pelo rio São Francisco e seus numerosos afluentes, hão de atender a imperativos regionais, e muitas vêzes até a imperativos locais, segundo a própria letra da Constituição, sendo claro que não podem ser substituídas pelas iniciais das gerais acaso incluídas no plano nacional.

A emenda, do ponto de vista da técnica legislativa, tem caráter meramente expletivo eis que apenas afirma o princípio expressamente marcado na carta constitucional.

Todavia, a sua inclusão no texto da lei ordinária é indispensável em que tem acontecido que obras abrangidas em planos especiais mandados traçar pela Constituição, e que deveriam ser executados segundo tais planos, sejam consideradas de caráter não preferencial, sob a alegação de não se acharem incluídas no plano geral de viação nacional.

Como se verifica, a emenda tem tal finalidade de deixar claro e inequívoco o sentido constitucional dos serviços especiais, destinados a atender condições de natureza estritamente regional.

Sala das Sessões, 10 de junho de 1949. — *José Maria Lopes Cançado.*

PARECER

A douta Comissão de Justiça já se pronunciou, em 1950, sôbre esta emenda, concluindo não só pela sua rejeição como também pela supressão do art. 2.º, por tê-lo considerado desfavorável.

Como os programas de execução e as prioridades são excepcionalmente apreciados pelo Conselho Nacional de Transporte, somos igualmente de parecer que se deve suprimir o referido artigo e que, portanto, se rejeite a emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA N.º 2

«Suprima-se o art. 3.º».

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de dispositivo inconstitucional. Não pode a União determinar subordinação dos Estados e Municípios às repartições federais. O Plano, se fôr ajustado à realidade, deverá ser pôsto em prática em colaboração com os Estados e Municípios. Nunca, porém, deverá sem impôsto sem que a União contribua eficientemente. Acontece em muitos terrenos que a União, legisla, controla, dita normas, mas não contribui não ajuda em coisa alguma.

Sala das Sessões, em 20 de junho de 1949. — *Pedro Pomar.*

PARECER

A Comissão de Constituição e Justiça, em seu parecer de 1950, opinou pela constitucionalidade do projeto e pela rejeição da emenda.

Tratando-se de matéria constitucional, o pronunciamento da Comissão especializada tem o nosso apôio.

Somos, portanto, pela rejeição da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

EMENDA N.º 21

«*Acrescente-se o seguinte artigo*:

Art. — *Dentro do prazo de seis meses, após a publicação desta lei, o Poder Executivo remeterá ao Congresso o levantamento detalhado dos ele-*

mentos que servirão para a execução do Plano, nos próximos 5 anos, para sua aprovação».

Sala das Sessões, em 20 de junho de 1949. — *Pedro Pomar.*

PARECER

A emenda tem em vista fixar prazo para a elaboração de planos de execução. A nosso ver, cabe ao Executivo, dentro dos recursos disponíveis, julgar dessa oportunidade.

Somos, por isso, contrários à aprovação da emenda.

Sala das Sessões, 16 de novembro de 1951. — *Edison Passos,* Relator.

SEGUNDA PARTE

CONSELHO NACIONAL DE TRANSPORTE

(Projeto n.º 327-1949)

PARECER E SUBSTITUTIVO

PROJETO N.º 327-49

Como dissemos ao relatar o projeto de Lei n.º 326-A, de 1949, que aprova o Plano Nacional de Viação, foi encaminhado ao Congresso, pela Mensagem n.º 242, do Presidente da República, o projeto criando o Conselho Nacional de Viação e Transporte, que tomou na Câmara o n.º 327.

Este projeto está justificado pela Comissão elaboradora do Plano, nos seguintes considerandos:

«Considerando a urgente necessidade de conferir unidade à política nacional de transporte, fundamentando-a em princípios racionais, que atendam às condições do País e nos planos existentes sôbre os diferentes meios de viação terrestres, marítimos, fluviais, lacustres e aéreos, tendo em vista assegurar coerência e maior rendimento conjunto dêsses sistemas;

Considerando que a revisão dêsses planos está em cada caso afeta às respectivas repartições técnicas, sem que exista um órgão que os aprecie em suas influências recíprocas e possa alvitrar medidas que visem garantir maior eficiência e economia aos sistemas de transporte;

Considerando a conveniência de dar às classes produtoras do país, às emprêsas de transporte, às entidades técnicas privadas e a engenheiros de renome que se hajam distinguido no estudo dos problemas relativos aos transportes oportunidade de colaborarem de modo ativo com os técnicos oficiais na solução dos assuntos que lhe são pertinentes;

Considerando a utilidade de reunir em um único atribuições atualmente cometidas a vários órgãos, o que torna dispersiva e por vezes ineficiente a ação do Govêrno;

Considerando as atinências do problema geral dos transportes com os interêsses da defesa nacional — Decreta —

. . . .

. . . .

É realmente imprescindível que se crie na administração pública brasileira um órgão superior, com funções normativas, visando a *unidade política dos transportes* Com esse objetivo ele atuará como coordenador dos diversos sistemas de transporte; influirá na elaboração dos planos viarios e dos programas de execução; velará pela observância dêsses planos, indicando-lhes modificações oportunas; julgará das influências reciprocas dos diversos sistemas de transporte; apreciará as questões tarifárias no seu conjunto; cui-

dará das normas técnicas e administrativas de caráter geral; zelará, enfim, por tudo que se relacionar com a harmonia e a eficiência dos transportes.

Para atender a essas finalidades, a criação de um conselho, como propõe o Executivo, é, a nosso vêr, medida acertada.

Esse Conselho será constituído, principalmente, pelos agentes mais representativos dos diversos setores interêsados nos problemas dos transportes.

Há quem admita a conveniência de se criar um organismo departamental, dispondo de elementos próprios, em caráter permanente, para estudos, investigações e planejamentos, passando o Conselho, então, a ser um órgão complementar e orientador dessas atividades.

Em nosso entender, porém, a solução indicada no projeto é a preferível, pois dispensa a sobrecarga de novas repartições administrativas, aproveitando os recursos e possibilidades dos departamentos executivos já existentes. Isso não impede, todavia, que o Conselho, possa, numa ação supletiva, promover estudos e investigações, com o objetivo de melhor fundamentar seus pronunciamentos.

De um modo geral estamos de acôrdo com a proposta do Executivo, quanto às finalidades, aribuições e organização do Conselho.

As alterações que sugerimos, sem afetar a essência da concepção, melhoram, segundo pensamos, o texto do projeto de lei e a constituição do próprio Conselho.

Assim, adotamos o título: Conselho Nacional de Transporte, onde a palavra transporte está empregada no sentido amplo que lhe cabe; acrescentamos, entre os membros integrantes do Conselho, o Diretor do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, o Diretor Presidente da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, o Presidente do Conselho de Tarifas e Transportes o Diretor do Lloid Brasileiro e o Diretor Geral de Engenharia do Ministério da Aeronáutica, porque hoje julgamos elementos representativos de alto valor e cuja presença, em caráter permanente, o Conselho não pode dispensar; sugerimos a criação de uma Secretaria e das funções gratificadas de um Secretário e dois Assistentes, para dar relativa autonomia aos serviços e estimular um núcleo pessoal, de maior atividade; admitimos a possibilidade de o Ministério da Viação contratar acessores técnicos, por ser medida necessária em certos casos de estudos especializados.

Assim procedendo, formulamos e apresentamos o seguinte substitutivo:

PROJETO DE LEI N.º

Cria o Conselho Nacional de Transporte

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Fica criado no Ministério da Viação e Obras Públicas, o Conselho Nacional de Transporte (C.N.T.) com o fim de:

— estudar e propor quaisquer medidas concorrendo para unificar a política dos transportes no Brasil;

— estudar e propor medidas necessárias à articulação e coordenação dos diversos sistemas de transporte — marítimo, lacustre, fluvial, terrestre e aéreo — quer quanto às suas vias, quer quanto à sua operação, visando, no desenvolvimento harmônico, aumentar-lhes a eficiência e ajustá-las às necessidades do País;

— estudar e propor medidas que proporcionem ao transporte — respeitadas as condições de segurança nacional sólidas bases econômicas, tendo sempre em vista preservar as vantagens inerentes a cada sistema;

— zelar pela observância do Plano Nacional de Viação, sugerindo modificações tendentes ao seu aperfeiçoamento, elaborar e propor as suas revisões periódicas, opinar sôbre a ordem de prioridade a ser observada na sua execução e empenhar-se junto aos Governos dos Estados, Distrito Federal e Territórios, no sentido de dar aos respectivos planos de viação o caráter de desdobramento e completamento do Plano Nacional.

Art. 2.º Compete ao Conselho Nacional de Transporte (C.N.T.):

a) opinar sôbre planos nacionais relativos a cada um dos sistemas de transporte;

b) recomendar a ordem de urgência na execução de obras, melhoramentos e aquisições, constantes dos planos ou programas aprovados;

c) opinar sôbre os programas anuais de construção e aparelhamento de estradas de ferro ou de estradas de rodagem federais;

d) opinar sôbre os programas anuais de construção, melhoramento e aparelhamento de vias fluviais e lacustres;

e) opinar sôbre os programas anuais de construção e aparelhamento de portos marítimos, fluviais e lacustres;

f) opinar sôbre programas anuais de construção, melhoramento e aparelhamento de aeroportos, aerodromos e campos de pouso de finalidade comercial;

g) recomendar a criação, supressão, transformação, ampliação e melhoramento dos diversos sistemas de transporte, visando o maior rendimento econômico dos mesmos;

h) opinar sôbre as tarifas dos diversos sistemas de transporte;

i) zelar pelo fiel cumprimento das disposições do Plano Nacional de Viação, recomendar as medidas necessárias à consecução desse objetivo e apreciar os relatórios dos órgãos e repartições incumbidos da execução dos serviços que se relacionam com êsse Plano;

j) propor ao Govêrno modificações no Plano Nacional de Viação e apresentar sugestões, tendo em vista a expansão e eficiência dos sistemas de transporte marítimo, lacustre, fluvial, terrestre e aéreo;

h) opinar sôbre programas, projetos e orçamentos de obras novas, aquisições e melhoramentos de interêsse geral e que dizem respeito ao Plano Nacional de Viação;

l) opinar sôbre a oficialização de normas técnicas;

m) recomendar medidas necessárias ao pagamento ou financiamento de obras e equipamentos dos diversos sistemas de transporte no interêsse da execução do Plano Nacional de Viação;

n) manifestar-se, por iniciativa própria ou quando solicitado pelo Govêrno, sôbre assuntos pertinentes a meios ou vias de transporte.

Art. 3.º O C.N.T. submeterá as suas resoluções, sob a forma de indicações, pareceres ou recomentações, ao Ministro da Viação e Obras Públicas.

Art. 4.º São membros do C.N.T., nomeados por decreto do Presidente da República:

Em caráter permanente:

O Representante do Estado Maior das Fôrças Armadas;
O Presidente do Conselho Rodoviário Nacional;
O Diretor Geral do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;
O Diretor Geral do Departamento Nacional de Estradas de Ferro;
O Diretor da Estrada de Ferro Central do Brasil, representando as autarquias ferroviárias;
O Diretor Presidente da Companhia Paulista de Estradas de Ferro;
O Presidente do Conselho de Tarifas e Transportes;
O Diretor Geral do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais;
O Diretor Geral do Departamento Nacional de Obras contra as Sêcas;
O Representante do Ministério da Marinha;
O Representante do Ministério da Aeronáutica;
O Diretor de Obras e Fortificações do Exército;
O Diretor Geral de Engenharia do Ministério da Aeronáutica;
O Presidente da Comissão de Marinha Mercante;
O Diretor do Lloyd Brasileiro;
O Diretor da Seção de Segurança Nacional do Ministério da Viação e Obras Públicas.

Em caráter temporário, de livre escolha do Govêrno por um período de dois anos: ....

O Representante do Ministério da Fazenda;
O Representante do Ministério da Agricultura;
O Representante do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio;
Três técnicos de notória competência em assuntos de transporte.

Art. 5.º O Ministro da Viação e Obras Públicas será o Presidente do C. N. T.

Parágrafo único O Ministro da Viação e Obras Públicas — nos seus impedimentos eventuais designará um dos membros permanentes do C.N.T. para o substituir.

Art. 6.º O Conselho terá uma Secretaria incumbida de todos os trabalhos de expediente, assim como da coordenação e preparação da matéria para as Sessões.

§ 1.º A Secretaria será dirigida por um Secretário, designado pelo Ministro da Viação e Obras Públicas; terá ainda dois Assistentes e o pessoal que se fizer necessário, sendo todos designados pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, dentre os servidores do próprio Ministério.

§ 2.º O Ministro da Viação e Obras Públicas, poderá contratar ainda acessores técnicos e requisitar, na forma da legislação vigente, servidores de outros Ministérios, quando isso se tornar necessário.

Art. 7.º Ficam criadas no quadro do Ministério da Viação e Obras Públicas, as seguintes funções gratificadas, com os símbolos correspondentes:

1 — Secretário — FG — 1;

2 — Assistentes — FG — 3.

Art. 8.º O Ministro da Viação e Obras Públicas poderá convocar, sempre que fôr julgado necessário ao esclarecimento de assuntos sôbre os quais se deverá pronunciar o Conselho, outras pessôas, de reconhecida idoneidade e notória competência profissional.

Art. 9.º O Conselho reunir-se-á duas vezes por mês, em sessão ordinária, sem prejuízo das sessões extraordinárias para que fôr convocado.

§ 1.º Os membros temporários do Conselho que, sem causa justa, deixarem de comparecer a três sessões consecutivas, serão substituídos.

§ 2.º Todos os membros do Conselho receberão quatrocentos cruzeiros (Cr$ 400,00) por sessão a que comparecerem, até o máximo de trinta mil cruzeiros (Cr$ 30.000,00) anuais.

Art. 10. Dentro de sessenta dias após a sua instalação, o Conselho organizará o seu regulamento para ser submetido à aprovação do Presidente da República.

Art. 11. É o Poder Executivo autorizado a abrir pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, o crédito especial de novecentos mil cruzeiros .. (Cr$ 900.000,00) para ocorrer as despezas, de pessoal e material, com a instalação do C.N.T., no corrente exercício.

Parágrafo único. O crédito aberto por esta lei será automáticamente registrado e distribuido pelo Tribunal de Contas.

Art. 12.º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala Paulo de Frontim, 11 de dezembro de 1951. — *Edison Passos*, Relator.

TERCEIRA PARTE

Atas das seguintes reuniões da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas

1. 49.º Reunião, em 26/10/51
2. 52.º Reunião, em 9/11/51
3. 53.º Reunião, em 16/11/51
4. 54.º Reunião, em 20/11/51
5. 55.º Reunião, em 23/11/51
6. 56.º Reunião, em 27/11/51
7. 57.º Reunião, em 30/11/51
8. 58.º Reunião, em 4/12/51
9. 60.º Reunião, em 11/12/51
10. 61.º Reunião, em 14/12/51

ATA DA 49.ª REUNIÃO EM 26 DE OUTUBRO DE 1951

Sob a presidência do senhor Edison Passos, Presidente, reuniu-se, às 14 horas e 30 minutos do dia 26 de outubro de 1951, na Sala Paulo de Frontin, a Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas com a presença dos senhores Benedito Vaz, Ferreira Martins, Jaime Teixeira, Lafaiette Coutinho, Ostoja Roguski, Salo Brand, Tancredo Neves, Ulisses Lins, Vasco Filho e Virgínio Santa Rosa e ausentes, por motivos justificados, os senhores Vasconcelos Costa, Vice-Presidente, Henrique Pagnoncelli, Maurício Joppert, Rondon Pacheco, Saturnino Braga e Willy Frohlich. Após a verificação de número regimental o senhor Presidente declarou abertos os trabalhos, tendo o Secretário procedido a leitura da ata da reunião anterior cuja redação foi aprovada sem restrições. Foi distribuído ao senhor Vasco Filho o projeto n.º 1.318-51 que dá destinação aos saldos apurados do auxílio concedido pela Lei n.º 1.180, à Rêde Ferroviária do Nordeste e redistribuido, com as informações pedidas, ao senhor Ulisses Lins o projeto número 802-51 que altera a tarifa postal das remessas por via de superfície e a área dentro do território nacional de livros didaticos, jornais e publicações periódicas. O senhor Benedito Vaz apresentou requerimento que foi deferido, solicitando informações do Ministério da Viação e Obras Públicas sôbre a Mensagem n.º 132-50 que submete a apreciação do Congresso Nacional em cópias devidamente autenticadas, a Convenção relativa ao reconhecimento internacional dos direitos sôbre aeronaves, firmada em Genebra, a 19 de junho de 1948. O senhor Tancredo Neves apresentou voto com substitutivo, com o qual concordou o relator, ao projeto, 50-51, autorizando o Poder Executivo a abrir, pelo Ministério da Educação e Saúde, o crédito extraordinário de três milhões e quinhentos mil cruzeiros e pelo Ministério da Viação e Obras Públicas o de dois milhões e quinhentos mil cruzeiros, destinados a amparar à população atingida inundações e à reconstrução da rodovia e ponte, no Estado de Minas Gerais. Submetido a votos foi o substitutivo aprovado, indo o projeto a Comissão de Saúde Pública. O senhor Lafaiette Coutinho apresentou requerimento que foi deferido, solicitando informações do Departamento dos Correios e Telégrafos, a fim de apresentar parecer ao projeto número 671-50, dispondo sôbre a emissão de sêlos comemorativos. O senhor Ostoja Rogusk requereu e foi aprovado a juntada do ofício 7.062 de 17 de setembro de 1951, da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, expondo considerações sôbre o projeto n.º 317-51, ao projeto em causa. Conti-

nuando a discussão dos projetos 326 e 327-51, submetendo à apreciação do Congresso Nacional ante-projeto de lei que aprova o plano geral de Viação Nacional e cria o Conselho Nacional de Viação e Transportes, respectivamente, falou o senhor Presidente Edison Pasos, relator, que fez a apresentação do mapa geral rodoviário. Nada mais havendo a tratar, foi levantada a reunião. E, para constar, eu, Eduardo Guimarães Alves, Secretário, lavrei a presente ata que, depois de lida e aprovada será assinada pelo senhor Presidente.

ATA DA 52.ª REUNIÃO, EM 9 DE NOVEMBRO DE 1951

Sob a presidência do senhor Edison Passos — Presidente, reuniu-se, às 14 horas e 30 minutos do dia 9 de novembro de 1951, a Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, com a presença dos senhores Benedito Vaz, Ferreira Martins, Henrique Pagnoncelli, Lafayette Coutinho, Ostoja Roguski, Rondon Pacheco, Vasco Filho, Vitorino Correia e Willy Frohlich, e ausentes, por motivos justificados, os senhores Vasconcelos Costa, Jayme Teixeira, Maurício Joppert, Salo Brand, Saturnino Braga, Tancredo Neves, Ulysses Lins e Walter Sá. Após a verificação de número regimental, o senhor Presidente declarou abertos os trabalhos, tendo o Secretário procedido a leitura da ata da reunião anterior, cuja redação foi aprovada sem restrições. Foram distribuidos: ao senhor Vasco Filho, os projetos ns. 875 e 877-51, que autorizam o Poder Executivo a construir três açudes no Município de Aquidabã, e dois no Município de Gararú, no Estado de Sergipe, respectivamente; ao senhor Henrique Pagnoncelli, o projeto n. 609-51, dando organização autárquica ao Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas; e ao senhor Vasconcelos Costa o projeto n. 1.355-51, que estabelece os requisitos para instalações a bordo de aeronaves nacionais e à operação dessas instalações; na conformidade do disposto nas convenções e regulamentos internacionais à matéria e redistribuídos: ao senhor Benedito Vaz o projeto n. 202-A-48, que regula a responsabilidade civil resultante de atividades de emprêsas e proprietários relacionados com o interêsse coletivo; e ao senhor Henrique Pagnoncelli, o projeto n. 1.137-51, alterando o artigo primeiro e seu parágrafo único, do Decreto-lei número 6.460, de 2 de maio de 1944, que regula a construção e exploração de instalações portuárias e rudimentares. O senhor Presidente Edison Passos, relator dos projetos números 326 e 327-48, que submete à apreciação do Congresso Nacional ante-projeto de lei que aprova o Plano Geral de Viação Nacional e que cria o Conselho Nacional de Viação e Transporte, respectivamente, tendo em vista o artigo 57 do Regimento Interno e em virtude da ausência do senhor Vasconcelos Costa — Vice-Presidente, nos têrmos do artigo 54, transmitiu a presidência ao senhor Vasco Filho e passou a relatar os citados projetos. Terminando a primeira parte do seu relatório, requereu o senhor Edison

Passos que continuassem em pauta os respectivos projetos na próxima reunião a fim de prosseguir a leitura do mesmo. O senhor Ostoja Roguski, depois de tecer palavras elogiosas ao trabalho apresentado pelo senhor Edison Passos, requereu a sua publicação, para que o mesmo chegasse ao conhecimento de todo o Congresso, tendo o Senhor Vasco Filho, depois de fazer veemente apêlo aos seus pares, no sentido de que interferissem junto às respectivas bancadas a fim de que não sofra demora na sua tramitação, o projeto ora relatado pelo senhor Edison Passos, declarando, em resposta ao requerimento do Senhor Ostoja Roguski que, em se tratando de um verdadeiro tratado sôbre o Plano Nacional de Viação, era de tôda conveniência a sua publicação após a aprovação por esta Comissão. — Nada mais havendo a tratar, foi levantada a reunião. E, para constar, eu, Eduardo Guimarães Alves, Secretário, lavrei a presente ata que, depois de lida e aprovada será assinada pelo senhor Presidente.

ATA DA 53.ª REUNIAO, EM 16 DE NOVEMBRO DE 1951

Sob a presidência do senhor Edison Passos — Presidente, reuniu-se, na Sala Paulo de Frontin, às 14 horas e 30 minutos d o dia 16 de novembro de 1951, a Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, com a presença dos senhores Vasconcelos Costa — Vice-Presidente, Benedito Vaz, Ferreira Martins, Henrique Pagnoncelli, Lafayette Coutinho, Maurício Joppert, Ostoja Roguski, Rondon Pacheco, Vasco Filho e Virgínio Santa Rosa, e ausentes, por motivos justificados, os senhores Jayme Teixeira, Salo Brand, Saturnino Braga, Tancredo Neves, Ulysses Lins e Willy Frohlich. Após a verificação de número regimental, o senhor Presidente declarou abertos os trabalhos, tendo o Secretário procedido a leitura da ata da reunião anterior, cuja redação foi aprovada ser restrições. Foi distribuído ao senhor Vasconcelos Costa o projeto número 1.379-51, que autoriza o Poder Executivo a abrir, pelo Ministério da Aeronáutica, o crédito especial de um milhão e quinhentos mil cruzeiros, para atender despesas com o prosseguimento das obras de construção do Aeroporto de Campina Grande, no Estado da Paraíba e redistribuídos ao senhor Lafayette Coutinho os projeto números 1.011, 1.079 e 843 de 1951, que autorizam a emissão de sêlos postais do primeiro centenário da fundação da Santa Casa da Misericórdia, de Maceió, Estado de Alagoas, em comemoração à memória de Eduardo Prado e comemorativo ao quarto Congresso Brasileiro de Homeopatia, respectivamente. Foram lidos, discutidos e aprovados os pareceres favoráveis, seguintes: do senhor Ferreira Martins ao projeto n. 896-51, que concede subvenção anual de cem mil cruzeiros ao serviço de navegação lacustre entre Maceió e Marechal Deodoro, no Estado de Alagoas, sendo o projeto encaminhado à Comissão de Finanças, do senhor Vasco Filho ao projeto n. 1.318-51, que dá destinação dos saldos apurados do auxílio concedido pela lei n. 1.180 à Rêde Ferro-

viária do Nordeste, indo o processo à Comissão de Finanças; e do senhor Vasconcelos Costa ao projeto n. 1.355-51, que estabelece os requisitos para instalações de rádio a bordo de aeronaves nacionais e à operação dessas instalações, na conformidade do disposto nas convenções e regulamentos internacionais à matéria, indo o projeto à Mesa. O senhor Virgínio Santa Rosa apresentou parecer com substitutivo, que foi aprovado, ao projeto n. 1.039-51 que autoriza o Poder Executivo a realizar estudos para a construção de um ramal da estrada de Ferro Goiás, que partindo de Goiânia, vá à Colônia Agrícola Nacional de Goiás. O projeto foi à Comissão de Finanças. O senhor Vasconcelos Costa apresentou requerimento, que foi deferido, no sentido de ser ouvido o Senhor Ministro da Aeronáutica sôbre o parecer e substitutivo de sua autoria, ao projeto n. 687-51, que concede subvenção anual de dois milhões de cruzeiros à T.A.C. — Transportes Aéreos Catarinense S.A. e dá outras providências. O senhor Presidente Edison Passos, relator dos projetos ns. 326 e 327 de 1949, que submete à apreciação do Congresso Nacional, anteprojeto de lei que aprova o Plano Geral de Viação Nacional e que cria o Conselho Nacional de Viação e Transportes, respectivamente, passou a presidência ao senhor Vasconcelos Costa, Vice-Presidente, nos têrmos do Regimento Interno, passando a relatar as emendas rodoviárias números 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 19 (a e b), 20 (a e b), 23 (a, b, c, d), 26, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 40, 42, 46, 47, 48, 49 e 50, cujos relatórios e respectivos pareceres foram aprovados e, por deliberação unânime da Comissão, vão publicalos ao pé da ata. Em virtude do adiaantado da hora, foi levantada a reunião. E, para constar, eu Eduardo Guimarães Alves — Secretário, lavrei a presente ata que, depois de lida e aprovada será assinada pelo Senhor Presidente.

ATA DA 54.ª REUNIÃO, EM 20 DE NOVEMBRO DE 1951

Sob a presidência do senhor Edison Passos, Presidente, reuniu-se, na Paulo de Frontin, às 14 horas e 30 minutos do dia 20 de novembro de 1951, a Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, com a presença dos senhores Vasconcelos Costa, Vice-Presidente, Benedito Vaz, Ferreira Martins, Jales Machado, Lafayete Coutinho, Maurício Joppert, Ostoja Rogusk. Rondon Pacheco, Salo Brand, Tancredo Neves, Ulysses Lins, Vasco Filho, Willy Frohlich e Virgínio Santa Rosa e ausentes, por motivos justificados, os senhores Jayme Teixeira e Saturnino Braga. Compareceu o senhor Henrique Pagnoncelli. Após a verificação de número regimental, o senhor Presidente declarou abertos os trabalhos, tendo o Secretário procedido a leitura da ata da reunião anterior, cuja redação foi aprovada sem restrições. Foram distribuídos: ao senhor Lafayete Coutinho o projeto 197-51, que autoriza a abertura, pelo Ministério da Agricultura, do crédito especial de duzentos mil cruzeiros, para estudos e planos da instalação da estância

hidromineral de Olho D'Agua do Milho, em Caraúbas, no Estado do Rio Grande do Norte; ao senhor Ferreira Martins, o projeto 1.352-51, tornando obrigatória a destoca e a limpeza das zonas alagadas por açudes, represas e lagos artificiais; e ao senhor Maurício Joppert os projetos ns. 1.320 e 1.396 de 1951, concedendo auxílio de dois milhões de cruzeiros à Prefeitura Municipal de Piratuba, Estado de Santa Catarina, para a reconstrução de estradas e obras de arte destruídas por enchentes e autorizando a abertura pelo Ministério da Fazenda, do crédito especial de cinco milhões de cruzeiros destinados a auxiliar os municípios catarinenses na reconstrução das obras públicas destruídas au danificadas por enchentes, respectivamente e redistribuído ao senhor Lafayette Coutinho, com as informações pedidas, o projeto 866-51, autorizando o Poder Executivo a emitir sêlos postais destinados à propaganda contra a tuberculose e contra o câncer. O senhor Vasco Filho leu parecer favorável, que foi aprovado, à emenda e ao projeto 458-51, que autoriza a construção da linha telegráfica entre as localidades de Entroncamento e Canto do Mangue, no Estado do Rio Grande do Norte e dá outras providências, indo o projeto à Comissão de Finanças. Foi remetido à Mesa, tendo em vista o disposto no art. 51 do Regimento Interno, o projeto 653-51, que concede franquia postal e telegráfica à União Brasileira de Aviadores Civis. O senhor Presidente Edison Passos, relator dos projetos 326 e 327 de 1949, que submete à apreciação do Congresso Nacional, anteprojeto de lei que aprova o Plano de Viação e que cria o Conselho Nacional de Viação é Transportes, respectivamente, transmitiu a presidência ao senhor Vasconcelos Costa, Vice-Presidente, nos têrmos do Regimento Interno, e continuou a relatar as emendas rodoviárias ns. 51, 52, 53, 54 *(a e b)* 58, 59 *(a e b)*, 60 *(a e b)*, 61 *(a e b)*, 62 *(a,b, c e d)*, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85 e 97, cujos relatórios e respectivos pareceres foram aprovados e, por deliberação da Comissão, mandados publicar ao pé da presente ata. O senhor Ostoja Roguski, propôs e foi aprovado por unanimidade uma salva de palmas ao senhor Edison Passos, no ensejo do término de seus pareceres as emendas rodoviárias e que constasse da presente ata um voto de louvor a Sua Excelência. Em virtude do adeantado da hora foi levantada a reunião. E, para constar, eu Eduardo Guimarães Alves, Secretário, lavrei a presente ata que, depois de lida e aprovada será assinada pelo senhor Presidente.

ATA DA 55.ª REUNIÃO, EM 23 DE NOVEMBRO DE 1951

Sob a presidência do senhor Edison Passos Presidente, reuniu-se na Sala Paulo de Frontin, às 14 horas e 30 minutos do dia 23 de novembro de 1951, a Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, com a presença dos senhores Vasconcelos Costa, Vice-Presidente, Benedito Vaz, Ferreira Martins, Henrique Pagnoncelli, Maurício Joppert, Ostoja Roguski,

Rondon Pacheco, Tancredo Neves, Ulysses Lins, Vasco Filho e Willy Frohlich e ausentes, por motivos justificados, os senhores, Jayme Teixeira, Lafayette Coutinho, Salo Brand, Saturnino Braga e Walter Sá. Após a verificação de número regimental, o senhor Presidente declarou abertos os trabalhos, tendo o Secretário procedido a leitura da ata da reunião anterior, cuja redação foi aprovada sem restrições. Foram distribuídos: ao senhor Henrique Pagnoncelli o projeto 1.347-51 que dispõe sôbre o funcionamento das sociedades civis, destinadas à prática e desenvolvimento da aviação desportiva e de turismo; e ao senhor Vasco Filho o requerimento 329-51, solicitando a transcrição nos Anais da conferência realizada na Escola Nacional de Engenharia pelo Diretor do Departamento Nacional de Estradas de Ferro. O senhor Vasconcelos Costa apresentou os seguintes pareceres que foram aprovados: favorável, ao projeto n. 1.379-51, que autoriza o Poder Executivo a abrir, pelo Ministério da Agricultura, o crédito especial de um milhão e quinhentos mil cruzeiros, para atender despesas com o prosseguimento das obras de construção do aeroporto de Campina Grande, no Estado da Paraíba, indo o projeto à Comissão de Finanças; e contrário as emendas oferecidas ao projeto 666-51, que acrescenta um parágrafo ao artigo 8.º da Lei 1.184, de 17 de agôsto de 1950, que autoriza a abertura de crédito especial destinado a subvencionar emprêsas de transporte aéreo. O processo foi a Mesa. Após a apresentação de seus pareceres, o senhor Vasconcelos Costa comunicou a Comissão haver renunciado o cargo de membro da mesma, em virtude de ter deixado de fazer parte do Partido Social Democrático e que agradecia a consideração e gentilesas que lhes foram dispensadas, por todos os membros da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas. O senhor Presidente Edison Passos, depois de agradecer a comunicação feita pelo senhor Vasconcelos Costa, teceu palavras de elogio a atuação de Sua Excelência como membro desta Comissão e designou uma comissão composta dos senhores Tancredo Neves, e Ulysses Lins para acompanhar o Senhor Vasconcelos Costa até a saída do recinto da Comissão. O senhor Henrique Pagnoncelli apresentou relatório, concluindo pelo pedido de informações ao Poder Executivo, a fim de poder apresentar parecer ao projeto 1.137-51, que altera o artigo 1.º e seu parágrafo único, do Decreto-lei 6.460, de 2 de maio de 1944, que regula a construção e exploração de instalações portuárias e rudimentares. Submetido a discussão falaram os senhores Maurício Joppert e Tancredo Neves, tendo aquele requerido e obtido vista do processo. O senhor Presidente Edison Passos, relator dos projetos 326 e 327 de 1949, que submete à apreciação do Congresso Nacional, ante-projeto de lei que aprova o Plano de Viação e que cria o Conselho Nacional de Viação e Transportes, respectivamente, transmitiu a presidência, nos têrmos do artigo 54 do Regimento Interno, ao senhor Ulysses Lins e passou a relatar as emendas ferroviárias de números 3, 4, 6, 15, 16, 17, 18, 19-A e 22, cujos relatórios e respectivos pareceres foram aprovados e, por deliberação unânime da Co-

missão, mandados publicar ao pé da presente ata. Em virtude do adeantado da hora, foi levantada a reunião. E, para constar, eu, Eduardo Guimarães Alves, Secretário, lavrei a presente ata que depois de lida e aprovada será assinada pelo senhor Presidente.

ATA DA 56.ª REUNIÃO, EM 27 DE NOVEMBRO DE 1951

Sob a presidência do Senhor Edison Passos, Presidente, reuniu-se, na Sala Paulo de Frontin, às 14 horas e 30 minutos do dia 27 de novembro de 1951, a Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, com a presença dos senhores, Benedito Vaz, Ferreira Martins, Ostoja Roguski, Henrique Pagnoncelli, Lafayette Coutinho, Maurício Joppert, Ulysses Lins, Vasco Filho, Walter Sá e Willy Frohlich e ausentes, por motivos justificados, os senhores Jayme Teixeira, Rondon Pacheco, Salo Brand, Saturnino Braga e Tancredo Neves. Após a verificação de número regimental, o senhor Presidente declarou abertos os trabalhos, tendo o Secretário procedido a leitura da ata da reunião anterior, cuja redação foi aprovada sem restrições. Foram distribuídos: ao senhor Walter Sá, o projeto número 1.348-51, que dispõe sôbre a constituição do Banco do Nordeste do Brasil e dá outras providências, em regimen de urgência; ao senhor Ostoja Roguski, o projeto n. 1.429-51, autorizando o Poder Executivo a abrir um crédito de vinte e cinco milhões de cruzeiros, para a construção do trecho da estrada de ferro da cidade de Sousa, do Estado da Paraíba, a Salgueiro e Petrolina, sôbre o São Francisco, no Estado de Pernambuco; ao senhor Vasco Filho, o projeto n. 1.433-51, autorizando o Poder Executivo a abrir um crédito especial de dez milhões de cruzeiros para a construção de ponte entre Itapagipe e Almeida Brandão, na Capital da Bahia; e ao senhor Ferreira Martins o Of. -P-475-51, da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo sôbre o projeto de lei 955, de 1951, da Câmara, que autoriza o Poder Executivo a cooperar na organização e financiamento de emprêsas de economia mista. O senhor Presidente Edison Passos, relator dos projetos 326 e 327 de 1949, que submete à apreciação do Congresso Nacional, anteprojeto de lei que aprova o Plano de Viação e que cria o Conselho Nacional de Viação e Transportes, respectivamente, transmitiu a presidência, em conformidade com o artigo 54 do Regimento Interno, ao senhor Ulysses Lins e passou a relatar, em continuação, as emendas ns. 24, 25, 27, 28, 29, 39, 41, 43, 44, 45, 55 e 56, cujos relatórios e pareceres foram unanimemente aprovados e mandados publicar ao pé da presente ata. Em virtude do adiantado da hora, foi levantada a reunião. E, para constar, eu, Eduardo Guimarães Alves, Secretário, lavrei a presente ata que, depois de lida e aprovada será assinada pelo Senhor Presidente.

ATA DA 57.ª REUNIÃO, EM 30 DE NOVEMBRO DE 1951

Sob a presidência do senhor Edison Passos, Presidente, reuniu-se, na Sala Paulo de Frontin, às 14 horas e 30 minutos do dia 30 de novembro de 1951, a Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, com a presença dos senhores Benedito Vaz, Henrique Pagnoncelli, Maurício Joppert, Ostoja Roguski, Rondon Pacheco, Salo Brand, Tancredo Neves, Ulysses Lins, Vasco Filho e Walter Sá e ausentes, por motivos justificados, os senhores Ferreira Martins, Jayme Teixeira, Lafayete Coutinho, Saturnino Braga e Willy Frohlich. Após a verificação de número regimental, o senhor Presidente declarou abertos os trabalhos, tendo o secretário procedido a leitura da ata da reunião anterior, cuja redação foi aprovada, sem restrições. Foram distribuídos: ao senhor Ulysses Lins o Of. sem número, de 1951, da Comissão Central de Trânsito de Campinas, Estado de São Paulo; ao senhor Ostoja Roguski a Circular n. 16, de 17 de novembro de 1951, da Prefeitura Municipal de União da Vitória, apresentando comunicado oficial número 234, que se relaciona com o Aeroporto Municipal de São Cristóvão, na mesma cidade; e ao senhor Tancredo Neves a indicação n. 9-51 que sugere o pronunciamento das Comissões de Constituição e Justiça, de Educação e Cultura e de Transportes, Comunicações e Obras Públicas sôbre a constitucionalidade de iniciativa do govêrno legislar sôbre matéria de radiodifusão e a conveniência e necessidade do Congresso Nacional apreciar o assunto. O senhor Henrique Pagnoncelli apresentou parecer favorável ao projeto número 609-51, que dá organização autárquica ao Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas. Submetido a discussão o senhor Maurício Joppert requereu e obteve vista. O senhor Maurício Joppert apresentou voto ao parecer do senhor Henrique Pagnoncelli proferido no projeto n. 1.137-51, que altera o artigo 1.º e seu parágrafo único, do decreto-lei n.º 6.460, de 2 de maio de 1944, que regula construção e exploração de instalações portuárias e rudimentares. Submetido a votos o parecer, o senhor Tancredo Neves requereu e obteve adiamento da discussão. O senhor Rondon Pacheco comunicou que tendo sido informado da próxima chegada a esta capital do senhor Saturnino Braga, membro da sub-comissão designada para dar parecer ao projeto n. 276-51, que autoriza o Govêrno Federal, a entrar em negociações com a Cia. Vale do Rio Doce S. A., sôbre o aproveitamento dos antigos leitos da Estrada de Ferro Vitória a Minas e das pontes e obras de arte respectivas e dos edifícios à sua margem e dá outras providências, tomara a iniciativa de aguardar o comparecimento de Sua Excelência a fim de se desincumbirem do mandado outorgado à citada sub-comissão, o que mereceu aprovação unânime desta Comissão. O senhor Presidente Edison Passos, relator dos projetos ns. 326 e 327, de 1949, que submete à apreciação do Congresso Nacional, anteprojeto de lei que aprova o Plano Geral de Viação e que cria o Conselho Nacional de Viação e Transportes, respectivamente,

transmitiu a presidência ao Senhor Vasco Filho, nos têrmos do artigo 54 do Regimento Interno e passou a relatar, em continuação, as emendas ferroviárias ns. 57, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95 e 96, cujos relatórios e pareceres foram unânimemente aprovados e mandados publicar ao pé da presente ata. Falou o senhor Ostoja Roguski dizendo que, «não tendo estado presente no momento em que se discutiu e aprovou o parecer do Senhor Presidente, pela rejeição da emenda n. 16, de autoria do senhor Munhoz da Rocha, que estabelecia a ligação ferroviária Cornélio Procópio-Congoinhas-Ventania-Joaquim Murtinho-Curitiba, solicitava a reconsideração da decisão da Comissão, com a devida vênia do ilustre relator», pelas razões que justificou longamente, tendo o senhor relator mantido seu parecer que é o seguinte: «A finalidade desta emenda é de ligar diretamente a região do Estado do Paraná, de mais intensa produção agrícola, com o litoral, através de Curitiba, evitando os 665 quilômetros de estrada de ferro em tráfego, que são hoje necessários para vencer a distância entre Cornélio Procópio e Curitiba. A emenda n. 18, estabelecendo a ligação Apucarana-Ponta Grossa, aparelha muito melhor o sistema ferroviário paranaense, porquanto, com menor quilometragem de linha a construir, em zona de potencial agrícola mais acentuado, vai reduzir muito mais o percurso atual por estradas de ferro, atingindo a mesma finalidade. Uma vez que proponho a aprovação da emenda n. 18, considero prejudicada a emenda n. 16 em causa. Sala das Sessões. — Edison Passos», e que não obstante, reconhece tratar-se de uma Estrada de Ferro que dado o desenvolvimento agrícola da região poderá ser construída embora não figure no Plano Nacional. Nada mais havendo a tratar, foi levantada a reunião. E, para constar, eu, Eduardo Guimarães Alves, Secretário, lavrei a presente ata que, depois de lida e aprovada será assinada pelo Senhor Presidente.

ATA DA 58.ª REUNIÃO, EM 4 DE DEZEMBRO DE 1951

Sob a presidência do senhor Edison Passos, Presidente, reuniu-se na Sala Paulo de Frontin, às 14 horas e 30 minutos do dia 4 de dezembro de 1951, com a presença dos senhores Benedito Vaz, Ferreira Martins, Henrique Pagnoncelli, Jayme Teixeira, Lafayette Coutinho, Maurício Joppert, Ostoja Roguski, Rondon Pacheco, Saturnino Braga, Tancredo Neves, Ulysses Lins, Vasco Filho, Walter Sá e Willy Frohlich e ausente o senhor Salo Brand. Após a verificação de número regimental, o senhor Presidente declarou abertos os trabalhos, tendo o Secretário procedido a leitura da ata da reunião anterior, cuja redação foi aprovada sem restrições. Foram distribuídos: ao senhor Rondon Pacheco o ofício 58.843, de 1951, da Presidência da República, encaminhando em cópias autênticas, o texto do Acôrdo sôbre Transportes Aéreos Regulares entre o Brasil e o Paraguai, firmado em Assunção a 26 de junho de 1951; ao senhor Salo Brand os projetos 529

e 558-51, criando agências postais telegráficas no Município de Colina e de Patos, nos Estados do Maranhão e Paraíba respectivamente; e ao senhor Jayme Teixeira o projeto 1.448-51 que autoriza o Poder Executivo a abrir pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, o crédito especial de três milhões de cruzeiros, para a construção de uma ponte no rio Sucuriu, município de Três Lagôas, no Estado de Mato Grosso. Foram lidos, discutidos e aprovados os seguintes pareceres: do senhor Walter Sá, favorável ao substitutivo da Comissão de Economia oferecido ao projeto n. 1.348-51 que autoriza a construção do Banco do Nordeste do Brasil e dá outras providências. O projeto foi a Comissão de Finanças; do senhor Ferreira Martins, favorável ao projeto n. 1.325-51, tornando obrigatória a destoca e a limpeza das zonas alagadas pelas represas, açudes e lagos artificiais, tendo sido o processo encaminhado a Mesa; do senhor Henrique Pagnoncelli, favorável ao projeto 1.347-51, que dispõe sôbre a funcionamento das sociedades civis destinadas à prática e desenvolvimento da aviação desportiva e de turismo. O projeto foi a Comissão de Segurança Nacional; e do senhor Rondon Pacheco, concluindo pela remessa às Comissões de Economia e de Finanças, por encerar matéria de sua exclusiva competência, ao projeto n. 793-51 que dispõe sôbre isenção de tributos que incidem sôbre combustíveis liquidos à lavoura mecanizada, tendo sido encaminhado a Comissão de Economia. O senhor Ferreira Martins requereu e obteve aprovação para que se publique ao pé da presente ata o parecer do senhor Walter Sá proferido no projeto n. 1.348-51. O senhor Presidente Edison Passos, Relator dos projetos 326 e 327-49, que submete a apreciação do Congresso Nacional, ante projeto de lei que aprova o Plano Geral de Viação e que cria o Conselho Nacional de Viação e Transportes respectivamente, transmitiu a presidência, nos têrmos do artigo 54 do Regimento Interno, ao senhor Ulysses Lins e passou a relatar as emendas rodoviárias ns. 98, 99, 100 e 101. Em seguida, o senhor Edison Passos, leu o trabalho de sua autoria constituído das seguintes partes: Relatório, Evolução dos Transportes, Planos de Viação anteriores a 1946, Plano de Viação de 1946, anexos e parecer com substitutivo que juntamente com os pareceres sôbre as emendas foram unanimemente aprovados e mandados publicar ao pé da presente ata. O senhor Saturnino Braga requereu e obteve aprovação por unanimidade, para que constasse da presente ata um voto de louvor ao senhor Presidente Edison Passos, relator dos projetos 326 e 327-49, a vista do excepcional valor do trabalho que sua Excelência acabava de apresentar, no qual ficou demonstrado o seu interêsse e o da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, pela causa pública. O senhor Ostoja Roguski requereu e obteve aprovação para que conste da presente ata que, alem de subscrever o requerimento do senhor Saturnino Braga, declarava como já o fizera em outra reunião, ser o trabalho apresentado pelo senhor Edison Passos um verdadeiro tratado de Viação, o qual, de acôrdo com o deliberado anteriormente deverá ser publicado em volumes para distribuição

as Bibliotecas do Brasil e dos Países Americanos. O senhor Presidente Edison Passos agradeceu as gentilezas que lhe foram dispensadas por todos os membros da Comissão, a colaboração dos órgãos técnicos do Poder Executivo e especialmente aos Engenheiros Luciano Alves de Souza, do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e José Gayoso Neves, do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, que o auxiliaram, com grande dedicação, não só na coleta de dados como na elaboração de mapas, gráficos, etc., motivo por que solicitava do senhor Presidente que ,por intermédio da Mesa da Câmara dos Deputados, fôsse oficiado ao Excelentíssimo Senhor Ministro da Viação e Obras Pblicas agradecendo a Sua Excelência a colaboração prestada e pedindo-lhe que estendesse esse agradecimento a aqueles dignos auxiliares, pela competência e dedicação com que se houveram. O senhor Edison Passos, após o término de suas palavras foi cumprimentado por todos os membros da Comissão. Foram mandadas republicar em virtude de haverem saído com incorreções, as emendas rodoviárias ns. 8, 26, 47, 51 e 78. Nada mais havendo a tratar, foi levantada a reunião. E, para constar, eu, Eduardo Guimarães Alves, Secretário, lavrei a presente ata que, depois de ida e aprovada será assinada pelo senhor Presidente.

ATA DA 60.ª REUNIÃO, EM 11 DE DEZEMBRO DE 1951

Sob a presidência do senhor Edison Passos, Presidente, reuniu-se na Sala Paulo de Frontim, às 14 horas e 30 minutos do dia 11 de dezembro de 1951, a Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, com a presença dos senhores Benedito Vaz, Ferreira Martins, Jaime Teixeira, Lafaiette Coutinho, Maurício Joppert, Ostoja Roguski, Rondon Pacheco, Saturnino Braga, Ulysses Lins, Vasco Filho, Walter Sá e Willy Frohlich e ausentes, por motivos justificados os senhores, Henrique Pagnoncelli, Salo Brand e Tancredo Neves. Após a verificação de número regimental, o senhor Presidente declarou abertos os trabalhos, tendo o Secretário procedido a leitura da ata da reunião anterior, cuja redação foi aprovada sem restrições. Foram lidos e aprovados os seguintes pareceres: do senhor Benedito Vaz, favorável, ao substitutivo da Comissão de Constituição e Justiça ao projeto n. 317-51 que regula a repressão aos furtos e roubos que se verificam nos Cais dos Portos nacionais e dá outras providências, indo o projeto a Mesa; do senhor Vasco Filho, com substitutivo ao projeto 1.158-51, autorizando o Poder Executivo a realizar estudos prévios, e a construir posteriormente, uma linha ferroviária entre Santa Bárbara do Sul e Iraí, no Estado do Rio Grande do Sul e favorável ao requerimento 329-51, solicitando transcrição nos Anais da conferência realizada pelo Diretor do Departamento Nacional de Estradas de Ferro. Depois de datilografados e assinados os pareceres irão os processos a Comissão de Finanças e a Mesa, respectivamente. O senhor Ostoja Roguski requereu informações do Poder Executivo, a fim

de apresentar pareceres ao projeto 1.429-51, que autoriza o Poder Executivo a abrir, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, o crédito especial de construção de um trecho de estrada de ferro na cidade de Souza, no Estado da Paraíba, a Salgueiro e Petrolina, sôbre o São Francisco e a circular número 16, de 17 de novembro de 1951, da Prefeitura Municipal de União da Vitória, apresentando comunicado oficial n.. 234, que se relaciona com o Aeropòrto Municipal de São Cristovão, na mesma cidade. O senhor Presidente Edison Passos comunicou a Comissão que, estando vago o cargo de vice-Presidente, em virtude da renúncia do senhor Vasconcelos Costa, ia-se proceder a votação para preenchimento do cargo referido. O senhor Jayme Teixeira propôs, e foi unânimemente aprovado, que fôsse aclamado o nome do Deputado Tancredo Neves. O senhor Ostoja Roguski requereu informações, a fim de apresentar parecer ao ofício 2.482-51, do Ministério do Trabalho, enviando cópia do relatório que trata do problema da distribuição de gêneros de primeira necessidade, dos centros produtores para os centros consumidores, estudo feito no norte do Paraná. O senhor Presidente Edison Passos, em conformidade com o Regimento Interno, transmitiu a presidência ao senhor Ulisses Lins e passou a ler o parecer de sua autoria, com substitutivo ao projeto 327-49 que cria o Conselho Nacional de Transportes. Submetido a discussão falaram os senhores Jayme Teixeira, Saturnino Braga, Vasco Filho e Walter Sá, após o que foi o substitutivo submetido a votos e aprovado por unanimidade. O projeto, depois de datilografado e assinado o parecer, irá a Mesa. Nada mais havendo a tratar, foi levantada a reunião. E, para constar, eu, Eduardo Guimarães Alves, Secretário, lavrei a presente ata que, depois de lida e aprovada será assinada pelo senhor Presidente.

ATA DA 61.ª REUNIAO, EM 14 DE DEZEMBRO DE 1951

Sob a presidência do senhor Edison Passos, Presidente, reuniu-se, na Sala Paulo de Frontim, às 14 horas e 30 minutos do dia 14 de dezembro de 1951, a Comissão de Transportes Comunicações e Obras Públicas ,com a presença dos Srs. Tancredo Neves, Vice-Presidente, Benedito Vaz, Ferreira Martins, Jayme Teixeira, Lafaiette Coutinho, Maurício Joppert, Ostoja Roguski, Rondon Pacheco, Saturnino Braga, Ulysses Lins, Vasco Filho Walter Sá e Willy Frohlich, e ausentes os Srs. Henrique Pagnoncelli e Salo Brand. Após a verificação de número regimental o Sr. Presidente declarou abertos os trabalhos tendo o Secretário procedido à leitura da ata da reunião anterior, cuja redação foi aprovada sem restrições. O senhor Jaime Teixeira apresentou parecer, favorável, ao projeto n. 1.448-51, que autoriza o Poder Executivo a abrir, um crédito especial de vinte e cinco milhões de cruzeiros para a três milhões de cruzeiros, para a construção de uma ponte no rio Sucuriú, município de Três Lagoas, no Estado de Mato Grossó. Submetido a discussão, falaram os senhores Saturnino Braga, que declarou basear o seu

voto no sentido de ser, preliminarmente, ouvido o D. N. E. R., Vasco Filho, Lafaiette Coutinho e Dolor de Andrade, autor do projeto, que se achava presente. O senhor Saturnino Braga requereu e obteve vista do processo. O senhor Vasco Filho requereu e obteve deferimento, no sentido de serem pedidas informações ao Poder Executivo, a fim de relatar o projeto n. 1.432-51, autorizando o Poder Executivo a abrir um crédito especial de dez milhões de cruzeiros para a construção da ponte entre Itapagipe e Almeida Brandão, na Capital da Bahia. O senhor Ulisses Lins, apresentou os seguintes pareceres que foram aprovados: opinando pelo arquivamento do ofício sem número de 1951, da Comissão Central de Trânsito de Campinas, Estado de São Paulo; e favorável ao requerimento n. 298-51, que requer a inserção nos Anais do artigo intitulado «A eletrificação do Ceará», publicado no Correio da Manhã, de 8 de outubro de 1951, indo ambos os processos à Mesa. O senhor Vasco Filho apresentou pareceres que foram aprovados, opinando pelo arquivamento dos projetos ns. 875 e 877 de 1951, autorizando o Poder Executivo a construir dois açudes no Município de Guarurú e três no Município de Aquidabã, no Estado de Sergipe, cujos processos, depois de dactilografados e assinados irão à Comissão de Finanças. O senhor Maurício Joppert leu parecer de sua autoria, que foi aprovado, ao projeto número 1.467-51, que modifica o item 4 da alínea *b* do anexo número 3 da Lei número 1.102, de 18 de maio de 1950. O processo foi à Comissão de Finanças. O senhor Edison Passos, Presidente, transmitiu a presidência, nos têrmos do Regimento Interno, ao senhor Tancredo Neves, Vice-Presidente, e passou a relatar, verbalmente, os seguintes processo, cujos relatórios foram aprovados pela Comissão; Projeto 984-51, dispondo sôbre a aplicação do Plano Ferroviário Nacional, no setor Ceará-Maranhão: «que o projeto de lei propõe restabelecer no Plano Nacional de Viação a ligação férrea Oiticica-Berlenga, que foi substituida no projeto do Executivo e no Plano Nacional de Viação pela ligação Oiticica-Campo Maior. A êsse propósito consta do processo uma informação do Executivo que esclarece suficientemente o assunto e que está de acôrdo com o ponto de vista de Sua Excelência». O projeto foi encaminhado a Comissão de Finanças; e amensagem n. 230, de 7 de agôsto de 1951, acompanhada de aviso 367, de 13 de agôsto de 1951 do Ministério da Viação e Obras Públicas, justificando a necessidade da rodovia BR-36, Florianópolis-Lages-Itapiranga: «que trata-se de uma sugestão do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Santa Catarina, encaminhada pelo Conselho Rodoviário Nacional ao Ministério da Viação, no sentido de se substitur a diretriz da BR-36, por uma outra passando pelo Vale do Itajaí, indo ter ao pôrto de São Francisco do Sul. Êste assunto foi considerado e resolvido de acôrdo com o parecer a emenda 75, de autoria do Deputado Wanderley Júnior que passava a ler: «A emenda sugere a substituição do traçado da BR-36 que parte de Florianópolis e passa por Lages, Joaçaba e vai a Itapiranga, nas proxi-

midades da fronteira com a República Argentina, pelo de um outro que parte de São Francisco do Sul, passa em Curitibanos, Xanxerê e vai até São Miguel do Oeste, próximo também, da referida fronteira. Pode-se dividir o traçado sugerido em duas partes, sendo a primeira a que vai do litoral, percorrendo o Vale do Itajaí, até galgar o planalto, no cruzamento com a BR-2 e a segunda que daí segue, passando por Curitibanos, Xanxerê até São Miguel do Oeste. A primeira parte foi aceita, pois, está incluída nas emendas ns. 83 e 84, com a pequena diferença que ao atingir o planalto o traçado corta a BR-2 em Lages, isto é, a cêrca de 40 km. ao sul da localidade de Ponte Alta, indicada pela emenda para esse cruzamento. Quanto à segunda parte do traçado sugerido, é aceitável o trecho São Miguel do Oeste, Xanxerê, Ponte Serrada, alterando-se, porém, o trecho a seguir, que passa por Joaçaba, Campos Novos e Lages. Do traçado atual da BR-36, deverão ser mantidas as seções: Florianópolis-Lages, onde entroncar-se-á também, a rodovia BR... Campos Novos-Joaçaba, nas proximidades da BR-14. O trecho da BR-36 ora substituído, Joaçaba-Xapeco, Itapiranga que penetra para oeste paralelamente e próximo às divisas com o Rio Grande do Sul deverá fazer parte do plano Estadual. Assim sendo, o traçado que proponho para a BR-36, será: Florianópolis-Bom Retiro-Lages-Campos Novos-Joaçaba-Ponte Serrada-Xanxerê-São Miguel do Oeste. O sistema rodoviário dêste modo considerado é o que melhor atende aos grandes interêsses econômicos, militares e políticos da região e do País. Ass. Edison Passos» Ainda sob a presidência do senhor Tancredo Neves, falou o senhor Lafayette Coutinho, requerendo que constasse em ata os agradecimentos de todos os membros da Comissão, ao senhor Edison Passos, pela maneira com que dirigiu os trabalhos na sessão legislativa que ora termina e pelo excepcional valor de seu parecer referente ao Plano Nacional de Viação. Submetido a votação o requerimento, foi este unânimemente aprovado, após o que o Senhor Edison Passos agradeceu as palavras do Senhor Lafayette Coutinho e a manifestação da Comissão. O senhor Tancredo Neves manifestou o seu profundo reconhecimento à Comissão pela sua aclamação para Vice-Presidente da mesma e declarou que recebia esta aclamação como uma homenagem ao seu Estado, passando em seguida a presidência ao senhor Edison Passos. O senhor Saturnino Braga depois de declarar que a Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas goza na Câmara, atualmente, de elevado conceito, e que isto decorre, indiscutìvelmente, do entendimento, da simpatia e da lealdade reinante entre seus membros, apelava para os mesmos no sentido de que, na próxima sessão legislativa, continuassem com a mesma diretriz, com o fim patriótico de bem servir ao Brasil. O senhor Presidente determinou a publicação, ao pé da presente ata, do parecer e substitutivo oferecido pelo senhor Vasco Filho ao projeto 1.158-51 que autoriza o Poder Executivo a realizar estudos prévios e a construir, posteriormente, uma linha ferroviária entre Santa Bárbara do

Sul e Iraí, no Estado do Rio Grande do Sul. O senhor Mauricio Joppert lembrou ao senhor Presidente a conveniência de solicitar da Mesa da Câmara a melhoria das instalações e ficar a Sala «Paulo de Frontin», reservada ùnicamente para os trabalhos da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, a fim de que possam os seus membros redigir os seus pareceres nos intervalos das reuniões, tendo sido aplaudido por todos os presentes. O senhor Presidente esclareceu que o senhor Diretor do Patrimônio, amigo da Comissão, já houvera apresentado estudos referentes as citadas instalações, os quais não foram executados por haver a Mesa declarado estar esgotada a verba destinada a êste fim, no exercício que ora finda, mas que, na próxima sessão legislativa procuraria obter a execução do estudo apresentado pelo senhor Luiz Ferreira Guimarães, Diretor do Patrimônio a quem agradecia as atenções dispensadas a esta Comissão. Falou o senhor Tancredo Neves, Vice-Presidente, exaltando o alto espírito de dedicação que sempre distinguiu os funcionários da Secretaria da Comissão, especialmente o Oficial Legislativo Eduardo Guimarães Alves, secretário da mesma, salientando a conduta correta e abnegada que souberam sempre demonstrar tais funcionários, realçando ainda, as qualidades de boa educação e zêlo que sempre pautaram a conduta do senhor Secretário, no firme propósito de bem servir aos interêsses da Comissão. Em seguida às palavras do senhor Tancredo Neves, falou o senhor Presidente Edison Passos, declarando que as palavras de seu nobre colega eram a reprodução fiel do pensamento de tôda a Comissão, tendo sido, então aplaudido com uma salva de palmas. Falou ainda o senhor Tancredo Neves, que pediu fôssem suas palavras transcritas em ata. Nada mais havendo a tratar, foi levantada a reunião. E, para constar, eu, Eduardo Guimarães Alves, Secretário, lavrei a presente ata, que depois de lida e aprovada será assinada pelo senhor Presidente.